

Biblioteca Județeană „I. N. Roman“ Constanța

CONSTANTIN CIOROIU

LITORALUL ROMÂNESC


ghid sentimental



EDITURA SPORT-TURISM

București, 1981

Proiect co-finanțat AFCN

913



Redactor : DOINA GAVRILA
Tehnoredactor : MIHAIL CARCIOG

Bun de tipar : 08.07.1981
Coli de tipar : 12,25 + 36 pag. planșe



Tiparul executat sub comanda nr. 31
la I.P. „Filaret”, str. Fabrica de chibrituri
nr. 9—11, București
Republica Socialistă România

Biblioteca Jud. Constanța
Nr. inv. _____

Biblioteca Jud. C-ta
Nr. inv. _____

Proiect co-finanțat AFCN

Fascinația mării

„...e mereu chemarea albastră
a mării, a cărărilor solare.”

D. Stelaru

M-am născut la mare. Zbuciumul răscolitor al valurilor a pătruns adânc, pînă în cele mai îndepărtate unghere ale ființei mele, copleșindu-mă, ca bătaile inimii. Gustul sărat al apei, mirosul algelor și crabilor, dogoarea de Sahară a plajei, parfumul ozonat al brizei, vînzoleala albă a pescărușilor, incendiul soarelui la răsărit îmi sînt tot atît de scumpe, de familiare ca șoaptele alinătoare ale mamei din nopțile cu febră și agonie.

Am deprins mersul pe malul violet al mării. Mi-am sîngerat picioarele abia scăpate din închisoarea scutelelor în cioburi lungi de amfore, în perlele scoicilor și în cleștii neîndurători ai racilor marini. Săgețile soarelui încremenit la zenit mi-au sfichiuit trupul, mi-au zdrențuit pielea, pentru ca apoi să-mi țeasă pe umerii ascuțiți de copil mantie ocrotitoare de bronz.

Înainte de a învăța buchiile, am învățat să descifrez tainele mării. La vîrsta de șase ani știam binișor să înot. Dar nu am deslușit meșteșugul înfruntării apei în vreo școală specială — nu exista așa ceva în cartierul meu și, dacă ar fi existat, cine ar fi risipit banii pe un asemenea fleac? — ci de la băieții mai mari, cu părul și sprîncenele albite de raze și vînt, care, cu cruzime, ne împingeau pe noi, prichindeii, în apele adînci, limpezi și reci, încovrigați și vineți de groază; cînd cădeam la fund, ne prindeau cu abilitate, ne aruncau de la unul la altul, ca la polo, după care ne depuneau pe plajă, cu burțile umflate de apă, lîngă hainele lor, să

le păzim. Hohotind de plîns și de neputință, vărsam din noi, odată cu apa cea rea din abdomen, frica de adîncuri. Și inițierea era săvîrșită. Întinderile albastre și însușmate deveneau ale noastre, deși sufeream cumplit din pricina micimii de neînțeles a cailor de mare, ce nu puteau fi, nicicum, încălecați.

Din iunie pînă în septembrie hoînăream pe litoral ziua întreagă, de la ivirea soarelui din abisul apelor și pînă cînd amurgul cuprindea cu flăcări roșii acoperișurile Constanței. Plecam de acasă doar cu slipurile pe noi, înarmați cu undițe rudimentare (doi metri de stuf, doi-trei metri de bumbac ori păr de cal, un plumb și un cîrlig), cu mincioguri de prins garizi, făurite din cio-rapii vechi ai mamelor ori surorilor mai mari. Pescuiam în locuri cunoscute numai nouă, pe digurile din port, din „Golful Pescarilor“ (portul „Tomis“ de azi), de la „Modern“, „Trei Papuci“ ori Mamaia. Prindeam, unul după altul — spre uimirea și ușoara iritare a pescarilor amatori veniți de aiurea, cu scule scumpe și complicate — guvizi și hanuși fălcoși, chefali argintii și grași, iar cine avea o țaparină — lucru mai rar — scotea din apele învolburate o groază de stavrizi. Pînă ce soarele începea să ne săgeteze în creștetul capului, pescuiam cîte două-trei șiraguri de fiecare (peștii prinși îi înșiram pe bucăți de sîrmă sau de ață), pe care le ascundeam apoi, printre pietre, în apă, să nu se usuce ori să nu fie furate. La ora prînzului „ne așezam la masă“, rompusă dintr-un singur fel: garizi vii, sărați gata — un deliciu! — și ne aruncam în valuri, toropiți de căldură. Înotam în larg, departe, pînă ce țarmul mai putea fi zărit ca o linie vagă, violet-albastră, zigzagată de turlile bisericilor, geamiilor și palatului municipal. Cînd ne întorceam la mal, amețiți de ape, dar fericiți și mîndri, mai ales mîndri — ei, vedeți, spuneau privirile noastre celor ce trîndăveau pe nisipul fierbinte, noi eram aia pe care abia, la orizont, îi mai zăreai printre talazuri! — trupurile nu le mai simțeam, nu mai percepeam, sub tălpile albe și încrețite de răcoarea mării, colții pietrelor de pe țarm, marea ne făcea evanescenti, zburam, rarefiați, spre ceruri. Ne tăvăleam apoi pe plaja încinsă, scoicile sclipeau pe trupurile noastre — solzi de aur —, ne cufundam obrajii uzi și vineți în

pulberea sedefie cu miros de raze și de vară, căpătam măști ciudate, deveneam monștri marini, ține-te ris!

Întotdeauna luam cu noi o minge — de cârpă, fi-rește, sau de burete — și încingeam pe plajă, sub coasta măracinoasă a Constanței, un fotbal pe cinste, după care ne aruncam din nou în valuri, într-o bălăceală buimacă, ne jucam de-a v-ați-ascunselea în adâncuri, cunoșteam meșteșugul de a scoate nisip, ori pietre, ori obiecte pierdute de la șase-șapte metri sub apă, făceam pluta cu burțile în sus, legănați de hulă, săream de pe cele mai înalte blocuri ale digurilor sau de pe grinzile instalațiilor de prins aterină (bună, aterina prăjită, cu roșii!).

Doamne, ce curaj puteau avea părinții noștri să ne lase, cât îi ziua de lungă, în primejdia apelor! Se făcea noapte, mama umbla pe la vecini să întrebe, toropită de griji: a venit Vasile?, dar Gheorghe?, dar Mitică?... nu, n-au venit nici ai lor, înseamnă că nu s-a întâmplat nimic. Apăream și noi, târziu, când mahalaua se pregătea de culcare, iar mămăligile clocoteau în ceaune. Veneau în întâmpinarea noastră, vesele și miorlăind, pisicile — miroseam a guvizi proaspeți și a mare de la un kilometru (rareori soseam însă acasă cu tot peștele, deoarece mai dădeam o raită prin Piața Griviței, unde, în schimbul unui șirag de guvizi, primeam doi-trei pepeni burtoși, zeama lor răcoritoare și dulce ne șiroia pe piepturile negre, pe pulpe, pînă la călcîie). Adormeam înainte de pregătirea cinei, care pe unde apucam — eram trei la părinți, dar cine era, pe atunci, singur la părinți? —, visam tot marea, înotam în apa de cristal printre alge verzi, țipari argintii și meduze fantastice — tresăream, nu! nu! să nu atingem gelatina meduzelor că ne urzică ochii! — pescuiam hanuși neînchipuiți de mari, pescari bărboși ne luau în bărcile lor lungi ca delfinii, mirositoare a smoală și a năvod gudronat, iar tata ne căra în brațe, unul cîte unul, frînți, și ne așeza în patul cu iz de săpun și leșie, și mama, cu ligheanul plin cu apă caldă, ne spăla picioarele amorțite de oboseală și ciuruite de spini.

Hoinăream la Mamaia, ne atrăgeau aici toboganele, dar mai cu seamă vila-vapor, da, o casă construită în formă de vapor — asta, imaginație! — cu punte și

horn, aflată pe malul Siutghiolului, părăsită, o vreme, după război. Cotrobăiam prin toate ungherele, ne suiam pe bord, ne cățaram pe coș, închipuindu-ne pe „Transilvania“, „lebedă Mării Negre“ (vila semăna, dealtfel, teribil cu vestita navă).

Priveam, uneori, de pe malul înalt de la Tataia, așezați pe iarba pîrjolită — șir de mogildețe — la mersul elegant al delfinilor prin marea incredibil de verde, la ritmica lor coborîre și apariție din adîncuri, aidoma unui ritual. Parcă erau submarine, acei delfini negri-albaștri, cu luciul metalic și mers în formație de escadră. Știam puțin despre delfini, ivirea lor printre valuri era destul de rară. N-am să uit însă, pînă la sfîrșitul vieții, o întîmplare înfiorătoare, care mi-a obsedat, ani în șir, nopțile copilăriei. O întîmplare cu un delfin care, atras probabil de vînzoleala de pe plajă, dornic de prietenii și de joacă (sau îndemnat de cine știe ce alte motive), s-a apropiat pînă lîngă mal. Lumea, îngrozită, a ieșit din apă, dar cîțiva inși, împinși de teamă ori sfătuiți de ignoranță, au tăbărit pe bietul animal cu parii de la corturi și cu bolovani, zdrobindu-i țeasta, tîrindu-l pe nisipul fierbinte, aducător de moarte. Animalul în-sîngerat — cel mai inteligent și cel mai prietenos dintre animale — se zbătea neputincios și disperat și parcă toată această deznădăjduită zvîrcolire degaja o mare și tragică nedumerire. Trupul delfinului, lipsit de viață, a stat multă vreme pe malul mării, plîns de clocotirea valurilor și de țipetele ascuțite ale pescărușilor.

Cînd vremea era urîtă, colindam portul, fascinați de sirenele răgușite ale vapoarelor, de zgomotul ruginit al lanțurilor ce coborau ancorele, de păienjeniișul de oțel al macaralelor, de pitorescul amestec de idiomuri, de izul de motorină și de pește uscat. Primeam, uneori, de la marinari — ce sărbătoare! — cîte o portocală sau o banană, ne urcam pe remorcherele cu motoare sforăitoare ori priveam cu admirație la silueta albă a moto-navei „Transilvania“, care mirosea, de departe, a restaurant și mîncăruri alese.

Și tinerețea mi-am petrecut-o tot pe litoral. Cîțiva ani buni de școală, ca elev intern, am urmat la Mamaia, în clădirea ce găzduiește azi — cu serioase modificări ulterioare — hotelul „Albatros“, construită înainte de

război. În acei ani — era prin 1950—1954 — la Mamaia nu se clădise nimic nou, afară doar de temeliiile hotelului „București“ (azi, sediul O.N.T.). Aici am putut cunoaște marea în toate ipostazele ei, în toate anotimpurile: calmă ca luciul unei oglinzi, însoțită ori înnegurată, albastră, verde, cenușie, galbenă, roșie, albă, pe timp de furtună, când valurile negre, înalte cît munții, erau ciuruite de fulgere apocaliptice, pe timp de viscol, când apa amestecată cu zăpadă, în furia ei nebună, năvălea dincolo de șosea, fosforescentă în nopțile fără lună și fără stele, argintie, în zori, înaintea apariției discului sîngeriu al soarelui, înghețată pînă la orizont ca o mare polară ori mai fierbinte decît nisipul plajei.

Întîmplarea a făcut să locuiesc, o vreme, după terminarea studiilor, la Mangalia, într-o casă aflată la numai douăzeci de metri de malul mării. Vara, dormeam cu ferestrele larg deschise și respiram, ca pe bordul unei nave, aerul sărat cu iz de alge. Auzeam, în somn, țipătul pescărușilor, zbaterea valurilor și cîntecul greierilor. Aproape în fiecare dimineață eram prezent pe plaja înrourată, când soarele se afla la numai un metru de orizont, iar marea avea încă miros de noapte. Mă afundam, zgribulit, cu ochii la soare — să mă încălzesc puțin — în apele reci ale dimineții, ca la un botez, apoi, când trupul se obișnuia cu asprimea mării, mă avîntam, singuratic, înot, printre cioburile de argint risipite pe întinderea verde-roșie. Plecam la serviciu flămînd, pentru că pescărușii — lacome păsări! — aveau întotdeauna grijă să-mi fure, din fereastră, mîncarea pusă la rece.

Am revenit, peste ani, la Constanța, dar jocul hazardului mi-a fost, de astă dată, profund nefavorabil: blocul în care locuiesc, pătrat și turn, se află în zona dintre gara nouă și fostul obor, zonă ce, urbanistic, poate fi foarte lesne asemuită cu Chicago, Făurei, București ori Roșiori de Vede. Locuiesc, adică, într-un cartier bizar (pentru orice vechi constănțean), împins de capriciile sistematizării la circa o jumătate de oră — mers pe jos — de țarm. Mă desparte de mare un continent. Aici nu sînt la Constanța pentru că nu mai aud, în nopțile cu insomnie, zgomotul rostogolit al valurilor, iar pescărușii poposesc foarte rar, pentru hrană, pe per-

vazul ferestrei mele. Adevărata Constanță începe de la fațada Cazinoului, cu zona peninsulară și Piața Independenței, se continuă, spre nord, de-a lungul străzii Mircea cel Bătrîn și a bulevardului Tomis, pînă la intersecția cu bulevardul V. I. Lenin și urmează firul acestuia, spre „Pescărie” — Mamaia, iar la sud, de-a lungul străzii Traian, pe malul portului pînă la farul nou. Orașul nu poate fi închipuit, deci, decît în apropierea mării care l-a născut și din care și-a tras seva vreme de mai bine de douăzeci și cinci de secole.

Desigur, pe litoral este și iarnă. Dar nu ierni ovidiene (paradoxal, iernile descrise de relegatul latin, foarte dure, sînt pitorești, pentru că marea îngheață pînă la orizont, digurile se înveșmîntează cu o imensă calotă de țurțuri, vapoarele înțepenite în port capătă, sub povara gheții albe, forme fantastice și ce mai mare încîntare poate fi pentru copiii Constanței — și nu numai pentru ei — decît să calce, ca niște sfinți, pe crestele valurilor încremenite?), ci ierni ciudate, anodine, inutile, neașteptate și nedorite de nimeni, cu vînt, ploaie, viscole, fleșcăraie, ceață și iar vînt, mai ales vînt. Sînt ierni pe litoral cînd zăpada lipsește cu desăvîrșire, săniile ruginesc în poduri, iar oamenilor nu le mai rămîne altceva decît să admire feliicitările de Anul nou cu brazi și case troienite. Fără întrerupere, însă, bate vîntul din nord, crivățul rece și turbat. Marea este un muget continuu și, privită de pe țărmul înalt, pară un hău infernal. Te întrebi, cu mirare, cum malurile mai pot rezista acestei zvîrcoliri (uneori valurile zmulg blocuri întregi din digul portului, iar nave de mare tonaj sînt aruncate ca niște scînduri pe bancurile de nisip). Iarna, locuitorii litoralului — exceptînd marinarii desigur — întorc spatele mării, iar apele urlă neîncetat, într-un lung și zadarnic protest. Pe constănțeni îi înghite orașul, îi acaparează problemele vieții. Doar, din cînd în cînd, liceeni amețiți de lecturi romantice, fugiți de la ore, privesc, tremurînd în paltoanele lor subțiri, marea clocotitoare, ascunși după vre-un zid de furia vîntului.

Verile însă, frumoasele, minunatele, neîntrecutele veri ale litoralului compensează cu prisosință vitregiile anotimpului rece. Și toamnele. Pentru că la mare, toam-

nele se prelungesc, ruginii, pînă în decembrie. În lunile septembrie și octombrie marea capătă o culoare de un albastru ireal, iar grădinile litoralului, roșii-aurii, sînt, în solitudinea lor multicoloră, deșerte de turiști, de o frumusețe nostalgică, apăsătoare.

Sînt puține zilele cînd nu văd marea. Cum aflu un răgaz, pornesc pe jos de-a lungul bulevardului din cartier, prelungit cu o stradă ce își revarsă — ca atîtea altele la Constanța — fișia albastră a asfaltului direct în mare; cu cît mă apropiu de țărm simt în nări mi-reasma îmbătătoare a brizei, iar sufletul mi se umple, cînd zăresc fișia albastră a apei, de o mereu nouă și coplesitoare bucurie. Îmi vine, de fiecare dată, să strig cînd sub ochi mi se deschide, din strîmtoarea caselor, uriașă, nesfîrșită panorama apelor, ca soldații lui Xenofantes : Thalassa, Thalassa !

Am cutreierat Dobrogea de la Sulina la Văcăreni, de la Beștepe la Vama Veche, de la Bugeac la Măcin, de la Negru Vodă la Babadag; am zăbovit de sute, de mii de ori cu privirile în fața edificiilor, monumentelor, vestigiilor istorice și, de fiecare dată, mi-am pus întrebarea : cum arătau pe vremuri meleagurile copilăriei mele ? Cum au evoluat, de-a lungul anilor, stațiunile litoralului ? Cum făceau turism, la mare, bunicii și străbunicii noștri ? Cu ce călătoreau ei, cum se distrau ?

Pentru a găsi un răspuns la aceste întrebări, care mă obsedau, și la altele, am scotocit cu migală prin colecțiile bibliotecilor și arhivelor, am răsfoit nenumărate cărți și documente, presa timpului, am cercetat ilustrații și fotografii de epocă, am poposit prin muzee. A fost greu, însă truda nu s-a dovedit zadarnică; am descoperit o lume fascinantă, pitorească, meschină și dezolantă totodată, o lume a începuturilor, cu dibuirile și frământările sale. Încă și mai greu, mai chinuitor să aștern pe hîrtie — tentația de a mă destăinui s-a dovedit covîrșitoare — noianul de impresii culese în periplul meu prin trecut și prezent.

În cartea de față am încercat să stărui asupra aspectelor mai puțin cunoscute ale unor fapte edificatoare pentru creionarea unui profil sentimental al litoralului : permanența românească pe aceste locuri,

nașterea celor mai importante edificii culturale și economice, dezvoltarea navigației, începuturile turismului pe țărmul euxin, tradițiile revoluționare dobrogene, marile izbânzi ale socialismului în fosta Dacie pontică. În același timp, am încercat să scot la lumină urmele lăsate în provincia transdunăreană de marile personalități ale neamului nostru, să relev impresiile străinilor de aiurea despre locurile și oamenii Dobrogei, să evidențiez contribuția oamenilor originari de la Pontul Stîng la cultura națională și universală.

Firește, multe și interesante aspecte vor fi rămas nerelevate; îmi exprim însă speranța că scopul acestui opuscul a fost, cel puțin în parte, atins: de a dezvălui marelui public — îndeosebi turiștilor, an de an tot mai numeroși pe litoral — într-un mod accesibil, relațiile cele mai intime care ne fac să ne identificăm sufletește cu minunata provincie dintre Dunăre și Mare.

Țara sintezelor

Ce este Dobrogea? Ce reprezintă provincia pontică în marea familie a țărilor românești? Este dificil să răspunzi la aceste întrebări fără teama de a nu omite ceva, să cuprinzi, în câteva rânduri, un subiect atât de vast, atât de chinuitor și de fascinant totodată, despre care s-au scris și se vor scrie — nu încape îndoială — tomuri întregi.

Pentru Nicolae Iorga, marele savant, prietenul statornic al țării dintre ape, pe care a colindat-o — pelerin neobosit — de la un capăt la celălalt, Dobrogea însemna o „țară de sinteză” — sinteză istorică, sinteză culturală, sinteză etnică. Pentru că aici, la Pontul Stîng — așa numeau vechii greci aceste meleaguri — vor intra strămoșii noștri, daco-geții, întâia oară, în orbita civilizației latine, aici s-au suprapus culturi strălucite (elenă, romană și bizantină) și tot aici poporul român a cunoscut, printr-un îndelungat și uimitor proces istoric, o veritabilă sedimentare etnică.

Dobrogea este patria „Gînditorului de Hamangia”, a șarpelui „Glycon”, a monumentului Tropaeum Traiani, a bazilicii cu martyricon de la Niculițel. În ținuturile euxine s-au întîlnit toate epocile istoriei, de la cele mai luminoase și prospere la cele mai întunecate și meschine. Omul sălășluiește în acest colț al pămîntului de 100 000 de ani...

Dobrogea constituie, totodată, o interesantă sinteză fizico-geografică : în provincia transdunăreană se găsesc

diferite forme de relief și vârste ale pământului, ca într-un gigantic muzeu geografic. De la apus la răsărit, în drum spre izbăvirea mării, trece domol bătrînul Istru (numele antic al Dunării), fluviu încărcat de istorie, fluviu sfînt, martor milenar al devenirii noastre; desfăcîndu-se în tentacule, ca o uriașă caracatiță, apele sale, tulburate de aluviunile cărăușite de pe un întreg continent, formează delta, edenul păsărilor, cel mai tînăr pămînt al patriei; în nord-vest, cu vîrfurile lor pleșuve, străjuiesc depărtările tociții munți ai Măcinului, rămășițe din străvechi ere geologice; urmează apoi, umbrite de păduri răcoroase, murmurate de izvoare limpezi, dealurile Niculițelului, Casimcei și Babadagului; la sud, întinsele și roditoarele, prin truda oamenilor, stepe și silvostepe; în sfîrșit, la est, țărmul euxin, cu salba de argint a lacurilor litorale, cu minunatele sale plaje și nesfîrșitele, tălăzuitele întinderi albastre.

Dobrogea este renumită și prin diversitatea impresionantă a florei și faunei ce o populează. Într-o uimitoare vecinătate, viețuiesc pe meleagurile pontice alături de specii continentale, specii balcanice, mediteraneene, subtropicale și est-continentale, unele unice sau foarte rare în Europa (în deltă, coloniile albe de pelicani, sturionii cei renumiți pentru icrele negre, pădurile de stejari și lianele de la Letea; pe dealurile din nord-vest, pădurile mirositoare de tei și pîlcurile de peri sălbatici; la sud, biblicul smochin, alunul turcesc, vegetația și fauna dunelor și multe, multe alte rarități și curiozități naturale, ocrotite cu grijă în rezervații).

Aci, soarele răsare mai devreme; de aici, din adîncul mării, se iscă, purpuriu, astrul dătător de viață, pentru a străluci apoi, ca un Făt-Frumos, deasupra cîmpiilor brodate cu maci ale Dobrogei, pe cerul curat, albastru și liber al patriei românești.

Dar, mai cu seamă, țara dintre Dunăre și Mare prezintă, prin tot ce s-a creat aici de mîinile omului, un remarcabil simbol al manifestării capacității creatoare a națiunii noastre. În numai o sută de ani de cînd a revenit la patria-mamă, prin jertfele de sînge ale românilor de pretutindeni, dintr-un ținut aproape sălbatic, pustiit de războaiele imperiale, cu un pămînt pîrjolit de secetă, bîntuit de paludism, Dobrogea a devenit provin-

cia înfloritoare de azi, grădină printre grădinile României, țărîm al construcției socialiste.

Cînd pronunțăm numele Dobrogei, gîndul ne duce la podurile de peste Dunăre, la Tulcea renăscută, metropola deltei, cu industriile sale noi și Monumentul Independenței, cu traulerele ce cutreieră oceanele, la portul Constanța cu cheiurile lui Saligny și construcțiile ultramoderne de azi, cu șantierele gigant capabile să zămislească nave de 150 000 tdw, la cele aproape 250 de cargouri, mineraliere, petroliere, ale flotei noastre marine, la uzinele și combinatele de la Medgidia, Cernavoda, Năvodari, la sutele de mii de hectare irigate, la cîmpiile vălurite de spicele grele ale grînelor cu recolte record, la livezile de piersici îmbujorate, mari cît pumnul, la podgoriile de la Niculițel, Cernavoda, Cochirleni, Ostrov, Medgidia, Nazarcea, Murfatlar și Mangalia Nord, la constelația diamantină a stațiunilor litorale...

Dobrogea este fereastra țării spre lume, spre o lume în care România, prin grija partidului, prin osteneala secretarului său general, prin hărnicia poporului, este o țară cunoscută, iubită și respectată pretutindeni.

Ținuturile pontice înseamnă, pentru noi, românii, mai mult decît un colț de țară, o regiune geografică: înseamnă un teritoriu sufletesc, o zonă intimă din conștiința neamului.

Dobrogea este mai mult decît o fișie de pămînt: este o stare de spirit.



Legendă și istorie

„Românul, în Dobrogea, calcă pretutindeni pe urmele strămoșilor săi”

Ion Ionescu de la Brad

Dacă ne lipim urechea de pământul pontic vom auzi tropotind copitele cailor nervoși ai sciților cei aprigi, strigătele de izbîndă ale oștenilor lui Darius, Filip și Alexandru cel Mare, chemările la luptă ale geților nemuritori, care trăgeau cu arcul în norii de grindină și țineau, vitejește, piept legiunilor romane, cîntecul monoton al dălților ce meșteureau metopele monumentului Tropaeum Traiani — cronică în piatră dobrogeană a vitejiei strămoșilor poporului român —, gemetele tomitanilor și histrienilor și callatienilor luați în robie de barbarii pustiitori...

Dacă privim în amurg dealurile pontice, vom zări, printre tumulii înveșmîntați cu iarbă uscată, cu păpădie și cu mărăcini — acele misterioase movile care au înfricoșat, de-a lungul vremilor, pe călători și au aprins imaginația scormonitorilor de comori — o siluetă ecvestră, călăreț și cal contopiți într-o singură ființă, profilată, maiestuos, pe cerul sîngeriu: este cavalerul trac, eroul enigmatic al vînătoarei și luptei, al binelui și demnității...

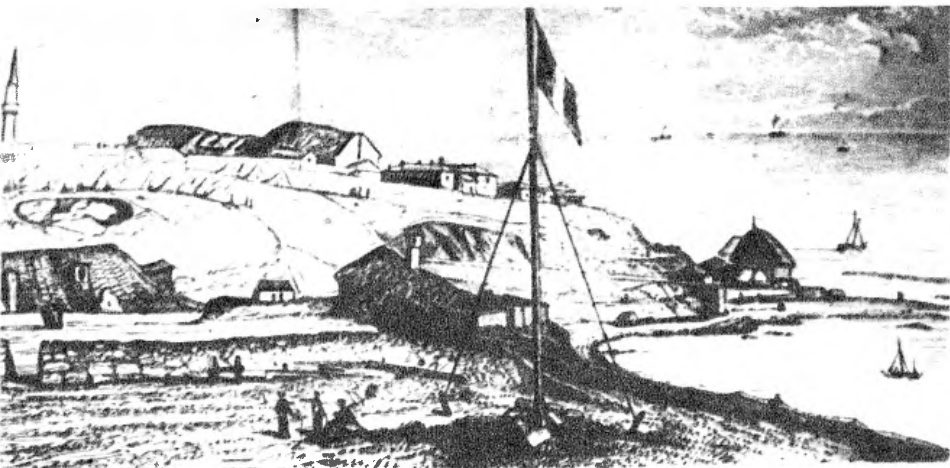
Înainte de a intra în istorie, meleagurile euxine au poposit în legendă. Și cea mai populară, cea mai fermecătoare dintre legendele care amintesc de aceste ținuturi este legenda argonauților. Ei, argonauții, au fost printre primii navigatori ce au vîslit prin apele pontice. Fantastica lor ambarcațiune „Argo”, condusă de temerarul Iason, fiul unui rege tesalian, ar fi pornit, în vre-



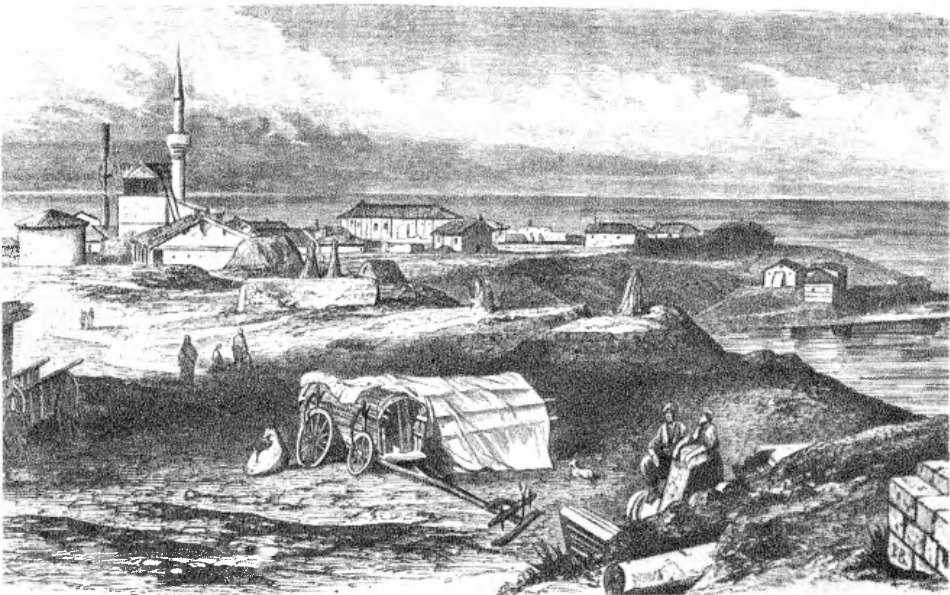
Mori de vint la Mangalia, 1828



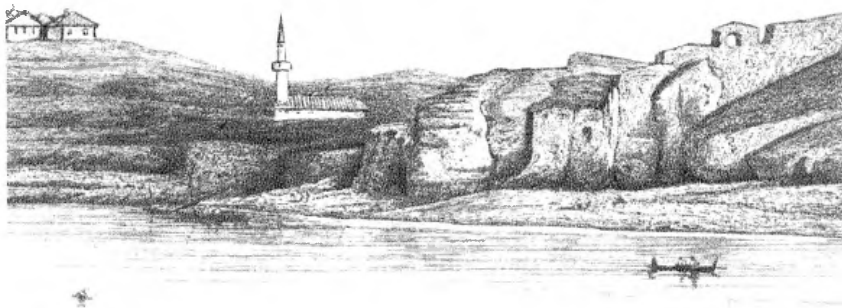
Cu diligența, prin Valea Carasu



Tabăra constănțeană a Misiunii tehnice franceze condusă de Leon Lallane (1854)



Imaginea dezolantă a Constanței din primele decenii ale veacului trecut



Pe Dunăre, în dreptul Hirșovei, la jumătatea secolului al XIX-lea



Hotelul Movilă din Techirghiol, unul dintre primele edificii turistice moderne din sudul litoralului românesc





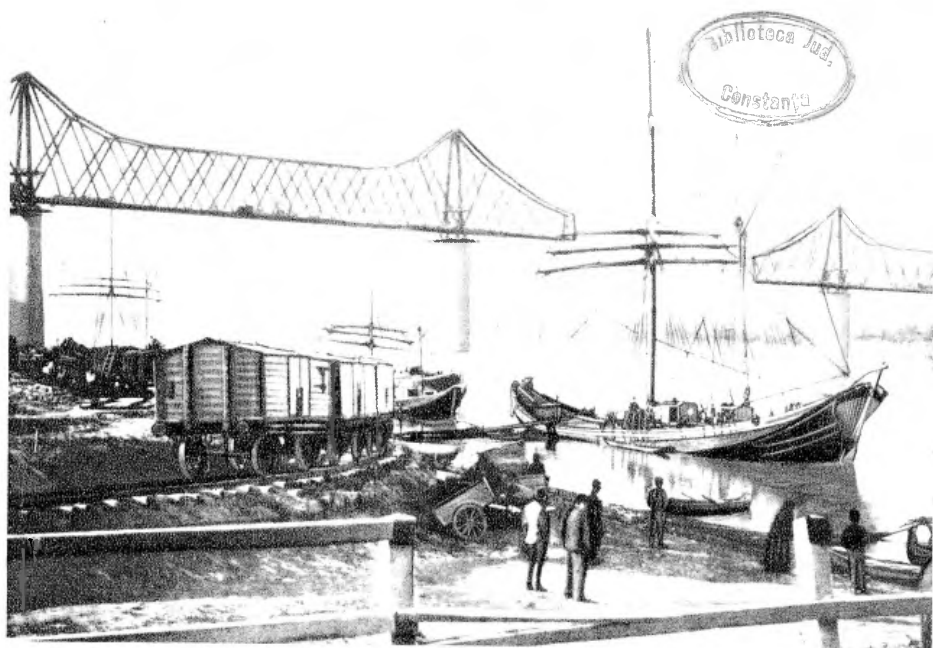
Techirghiol, așa cum arăta în 1925



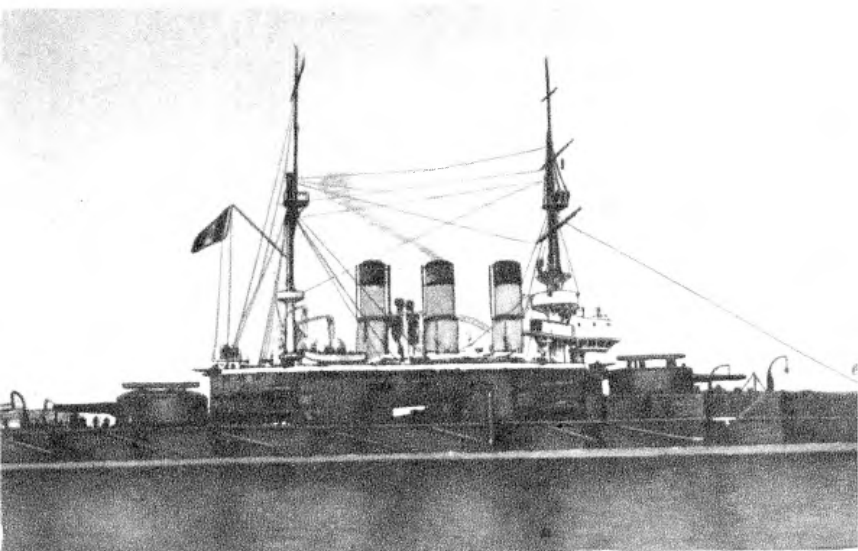
Piața Ovidiu, în ajunul primului război mondial (edificiile din prim-plan au fost distruse de bombardament)



Negustori pe strada Ștefan cel Mare, renumita arteră comercială a Constanței (1920)

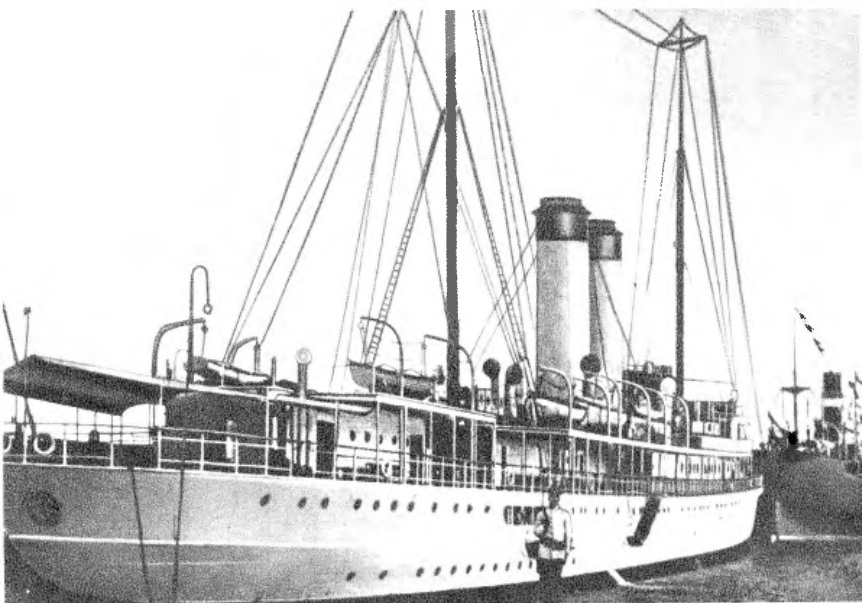


Podul lui Anghel Saligny de la Cernavodă, în construcție



„Potemkin“, legendara navă, simbolul revoluției ruse din 1905, în portul Constanța

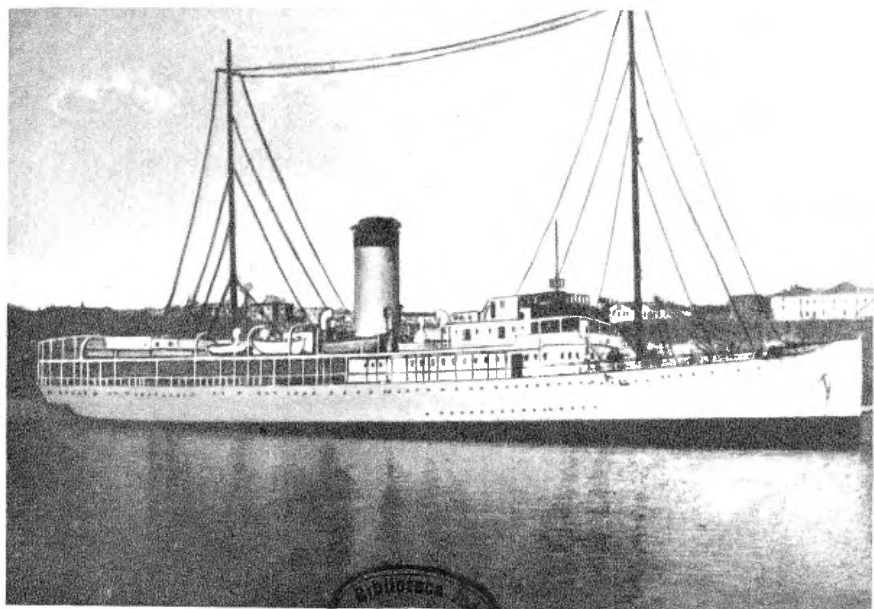
Nava „Împăratul Traian“, o frumoasă pagină din istoria marinei comerciale românești



Panait Cerna



Un veteran al marinei
române : vasul „România”



Proiect co-finanțat AFCN





Ion D. Chirescu



Alexandru Ciucurencu

muri imemoriale, în căutarea lîinii de aur, miraculoasă pradă, spre țărmurile Colchidei, țara regelui Aietes, la poalele Caucazului. Ajuns, vîslind vitejește de-a lungul coastei Asiei Mici, în patria colchilor, istețul Iason reușește să cîștige grațiile frumoasei Medeea, fecioara neîntrecută în tainele magiei, fiica lui Aietes, regele cel viclean și neînduplecat, care îl ajută cu vrăji iscusite să înlătore nemaipomenitele capcane ce îl despărțeau de jînduita comoară. Iason izbutește să pună mîna pe lîina de aur și, însoțit de Medeea, zorește să ajungă, de astă dată urmînd țărmul Scythiei, pe la gurile Dunării, în îndepărtata sa Tesalie, urmărit de mînia lui Aietes și a fiului său Absyrtos. Regele colchid, cu puteri întreite de dorința răzbunării, este mai iute și, în dreptul locului pe care se va fonda vestita, de mai tîrziu, cetate Tomis, îi ajunge pe fugari. În lupta care se încinge, Absyrtos este răpus de Iason. Medeea, cu o cruzime ce numai disperarea de a-și pierde iubitul a putut-o inspira, taie în bucăți trupul neînsuflețit al nefericitului său frate și îl aruncă în mare. Sfîșiat de durere, regele-tată oprește urmărirea pentru a aduna, bucată cu bucată, din apele înroșite, rămășițele fiului său, pierzînd timp în folosul fugarilor. Astfel că Iason, însoțit de Medeea, năprasnica sa iubită, și de cei 50 de argonauți ajung în patrie cu lîina de aur. Legenda, simbol, în toate vremurile, a cutezanței marinărești, a însemnat preludiul expansiunii pontice elene.

Străvechii locuitori ai ținutului Dunării de Jos au fost daco-geții, cei mai dreپți și cei mai viteji dintre traci, cum erau cunoscuți în antichitate. Burebista, înțîiul și cel mai mare rege al lor, își întindea stăpînirea pînă la mare. Strașnici trăgători cu arcul, netemători de moarte, călăreți aprigi, geții se bucurau totodată de faima unor buni agriculcitori: cînd lăsau, deoparte, armele, ei erau neîntrecuți cultivatori de grîu și viță de vie (și, firește, pasionați, învederați băutori de vreme ce, Deceneu, marele lor preot, a dat ordin ca viile să fie nimicite). Grîul, vinurile, mierea și pieile provenite din părțile daco-geților erau foarte prețuite pe piețele antice.

Cu vremea, acel nemaipomenit fenomen — cu implicații majore pentru civilizația europeană — care a

fost thalassocrația elenă, a cuprins și Marea Neagră. La început, temători, înfricoșați de zvîncolirea neconținută și periculoasă a apelor acestei încă necunoscute mări, grecii au numit-o „Pontos Axeinos“ (adică nepriemitoare), apoi, după ce i-au dezvăluit tainele și i-au stăpînit capriciile, i-au zis „Pontos Euxeinos“ (adică prietenoasă, ospitalieră) — în latinește, „Pontus Euxinus“. Grecii cei vechi vor întemeia la Pontul Stîng cetăți ce vor deveni vestite (Histria, Callatis, Tomis, Dionysopolis ș.a.) în toată lumea antică pentru negoțul lor cu produse agricole ale acestor pămînturi. Cetățile euxine erau ocrotite și apărate, prin diverse tratate și alte înțelegeri, de regii locali geți și sciți, cărora le furnizau rîvnitele produse ale lumii civilizate: arme, scule de tot felul, obiecte de artă, ustensile de uz casnic, cosmetice și, mai ales, bijuterii. Orașele de la Pontul Stîng băteau monedă proprie, aveau temple impunătoare, porțice, agora, băi și alte amenajări urbane, deoarece locuitorii lor, ambițioși și bogați, căutau să imite — și nu fără succes — prin importante și costisitoare lucrări publice, splendoarea metropolelor antice. Elenii practicau cultul mai multor divinități (Apollon, Dionysos, Hermes, Athena, Aphrodita ș.a.), cărora le închinau minunate meșteșugite opere de artă, din piatră și marmură, aduse, uneori, de la sute de kilometri.

Dar iată, în secolul I e.n., Geția pontică încapă sub stăpînire latină. Începe o nouă epocă la Pontul Stîng. O epocă de armonioasă, fericită îmbinare între cultura elenă, hărnicia locuitorilor și ordinea civilizatoare romană. Provincia este împînzită de drumuri pietruite și înconjurată cu cetăți trainice — unele noi, iar altele, mai vechi, întărite (Durostorum — Silistra, Sacidava — lângă Dunăreni, Axiopolis — lângă Cernavoda, Carsium — Hirșova, Troesmis — Iglița, Arrubium — Măcin, Noviodunum — Isaccea, Aegyssus — Tulcea, Salsovia — lângă Mahmudia, Histria, Tomis — Constanța, Callatis — Mangalia, Ulmetum — lângă Pantelimon, Tropaeum — Adamclisi și altele). Dacia pontică intră plenar în sfera latinității cu un secol înaintea Daciei de dincolo de Dunăre.

„Pax romana“ avea să dureze cîteva veacuri. Orașele pontice cunosc o nouă prosperitate. Apar însă pe cerul

continentului norii negri, apăsători ai amenințării barbare. Încep năvălirile. Cetățile pontice trec, succesiv, prin perioade de înflorire și de cădere, de mărire și de jalnică umilință în funcție de capriciile invaziilor seminiștilor înfometate ale barbarilor. În secolul al II-lea, ținuturile Dunării de Jos sînt pîrjolite de costoboci și de carpi, în secolul al III-lea năvălesc goții. Sub împăratul Dioclețian și apoi sub Constantin cel Mare, Scythia Minor cunoaște epoci de strălucire, dar un nou val migrator se abate asupra acestei părți a lumii civilizate: năvălesc vizigoții, ostrogoții, avarii și slavii. Bizantinii abandonează treptat provincia dintre Dunăre și mare. Orașele euxine sînt transformate în ruine.

Peste veacuri, printre vestigiile dezolante ale Tomisului și Callatisului, printre coloanele de marmură ale marilor temple de odinioară, apar, meschine, bordeiele unor așezări de pescari, apoi, genovezii, noii stăpîni ai mării, înființează, în fostele porturi euxine, puncte de tranzit. Histria însă, frumoasa, marea, incomparabila Histrie nu va mai renaște nicicînd.

După plecarea bizantinilor și trecerea migratorilor, ținuturile din dreapta Dunării au devenit un „terra deserta”? Nicicum. Aici au rămas, organizați în mici stătuțe, aciuți în codri, așezați de-a lungul Dunării, în pădurile și printre dealurile din nordul provinciei, în deltă, daco-geții romanizați cu secole în urmă, românii pontici sau dicienii de mai tîrziu.

Pe un vas de la Capidava, din veacul al X-lea, s-a descoperit o inscripție cu litere grecești: „Petre”. Este cea mai veche mențiune scrisă despre românii din dreapta Dunării. Continua prezență românească la Pontul Stîng este atestată și de numeroasele toponime indicate în vechi hărți și documente străine: Portița, Bisericuța, Popina, Pădurea Popinei, Peceneaga și multe altele. Sate ca Beștepe, Mahmudia, Văcăreni, Luncavița, Telița, Cișla, Măcin, Turcoaia, Dăieni, Topalu, Gîrliciu, Cochirleni, Rasova, Ostrov, Mîrleanu, Bugeac etc. sînt străvechi așezări românești. De aceea, istoricul eveniment de la sfîrșitul secolului al XIV-lea, cînd Mircea cel Mare a cuprins între fruntariile Țării Românești meleagurile euxine, apare ca un act de o neîndoieală legitimat. Înțeleptul, bunul și viteazul domnitor apare

în documentele vremii cu titulatura : „Io Mircea mare Voevod și Domn, stăpînind și domnind toată țara Ungro Vlahiei și părțile de peste munți încă și spre părțile tătărești și Amlaşului și Făgăraşului Herteg și Banatului de Severin Domn și de amîndouă părțile de peste toată Dunărea pînă la Marea cea Mare...”.

Pînă la Marea cea Mare... Un conducător cu adevărat luminat, înțelept nu poate să nu-și ațintească privirea spre mare. Pentru că marea înseamnă legătura cu omenirea, înseamnă libertate, înseamnă putere. Toți domnitorii de seamă ai țărilor românești au privit spre mare : și Alexandru cel Bun și Ștefan și Mihai și Cantemir și Cuza și nu numai ei. Sub Alexandru și Ștefan cel Mare flotilele românești cutreierau toate porturile Mării Negre. Mihai Viteazul, făuritorul primei uniri a țărilor locuite de români, a dus lupte la Silistra, Turtucaia, Cernavoda, Negru Vodă și Babadag, folosind în campaniile sale flote pe Dunăre și mare. Luminatul domn al țării românești a Moldovei, Dimitrie Cantemir, în vestita sa operă „Istoria Imperiului Otoman” scria : „Eu am trecut adesea prin aceste părți, fiindcă pe aici îmi era calea din Moldova spre Constantinopol”. Într-un sat dobrogean, domnitorul cărturar a rămas uimit de faptul că stăpînitorii musulmani respectă sărbătorile creștinilor pe care-i folosesc la muncă — dovadă că românii erau numeroși pe pămîntul euxin. Legendarul domn al Unirii, Alexandru Ioan Cuza, declara, la 8 decembrie 1864, în mesajul de deschidere a Corpurilor legiuitoare : Necesități comerciale și politice totodată reclamă înființarea unui port pe Marea Neagră”. Această declarație, Cuza o făcea după o importantă călătorie la Constantinopol, prin Dobrogea. (Iată amănuntele trecerii, nu lipsite de semnificație, a prințului Unirii prin această străveche provincie românească : de la Giurgiu, în ziua de 25 mai 1864, la Cernavoda, Cuza a călătorit pe nava „Arhiducesa Sophia”. A doua zi, la ora 10, prințul s-a urcat într-un tren special, condus personal de Trevor Barkley, directorul companiei engleze a căilor ferate. După o haltă de 15 minute la Medgidia, trenul a ajuns la Constanța, la ora 11,30. În fostul Tomis, toate autoritățile civile și militare erau pe chei pentru a-l primi pe ilustrul oaspete. Cînd Cuza a pus piciorul pe bordul

vasului, pe care flutura tricolorul românesc, au fost trase 21 de salve de artilerie. Un român dobrogean — Gheorghe Spînu din Seimeni — își amintea, peste ani, despre memorabila trecere a marelui domnitor român prin meleagurile transdunărene: „Parcă acum îl văd pe Cuza: înalt, spătos, cu barbișon, ca pe vremea aceea, și cu chipiu de ofițer pe cap“.)

Dicienilor — românii băștinași — li s-au adăugat, de-a lungul vremurilor, în împrejurările cele mai diferite, români de pretutindeni: mocani, cojani, moldoveni, bănățeni etc. Dobrogea a devenit astfel o „Dacie în miniatură“, cum spunea Ionescu de la Brad.

Neîndoios, dintre românii transdanubieni, mocanii au reprezentat și sub raport economic și sub raport cultural elementul cel mai dinamic. Pitorești, cu cojoacele lor mițoase pe umeri, cu căciulile lor voinicești, întreprinzători, curajoși, mocanii colindau cu turme imense toate ținuturile Dunării de Jos, fiind atestați în Dobrogea încă din secolul al XVI-lea. Aici ei găseau locuri prielnice pentru iernat și pășuni întinse. Mulți dintre mocani, școliți în Ardeal, unde autoritățile, din rațiuni politice, încurajau învățămîntul și în păturile românești majoritare, cunoșteau știința slovelor, purtînd în desagi bucoavne, cărți populare, ori de cult pe care le dăruiau școlilor și bisericilor din dreapta Dunării. Cu uimire și emoție am găsit la Beștepe, Măcin, Greci, Oltina, Ostrov cărți vechi românești, tipărite la Blaj, Rîmnic, Sibiu, Brașov, București și în alte centre, cu însemnări de donație, datate cu mult înainte de 1878, aparținînd unui Craiu, Munteanu ori Moroianu.

În ce condiții s-a păstrat, vreme de secole, flacăra românismului în Dobrogea? Cred că mărturia ieromonahului Partenie, călător prin aceste locuri în prima jumătate a secolului trecut, este edificatoare. Întrebați de călugărul rus de ce oamenii sînt așa săraci de vreme ce pămîntul este așa de bogat, românii dobrogeni au răspuns cu obidă: „Din vechime țara noastră (Dobrogea n.n.) stă în hotar și deseori războaiele se fac, pe aici, din zece, cel mult doisprezece ani. Abia ne mai îndreptăm, creștem vite și cultivăm grădinile și iarăși se face război. Și atunci, cine poate fugi, fuge în Valahia, iar pe care îi prind turcii, îi duc cu dînșii în țara

lor; turmele ni le mănîncă, caselor le dau foc și grădiniile ni le pustiesc. După ce trece războiul, care mai rămînem vii, iarăși ne întoarcem pe la vetrele noastre și ne facem pe ruine bordeie și iar ne apucăm de gospodărie. Gîndește acum, cînd ne mai putem noi îndreapta?”.

Păstrători ai spiritului latin, românii au fost, printre numeroasele neamuri aduse de capriciile istoriei în provincia cucerită de otomani de la Mircea cel Bătrîn, grupul etnic cel mai reprezentativ. Limba română era folosită, pentru a se înțelege între ele, de toate seminițiile trăitoare aici. Dintre românii dobrogeni s-au ridicat oameni cu dragoste de neam, ostentivi pe ogorul emancipării spirituale, ca institutorul Constantin Petrescu, întemeietorul, în 1870, a „Societății de cultură și limbă”, un fel de „Astră” a provinciei de la mare, cu un program progresist, generos, patriotic, în care fondarea de școli era pe primul plan (acestei societăți își datorează existența școlile din comunele Alimanu, Bugheac, Băneasa, Rasova, Hirșova ș.a.), sau ca Dimitrie Chirescu, dascălul inimos și luminat, care a pus bazele învățămîntului românesc la Cernavoda și în satele din împrejurimi (pe o carte de cult, aflătoare și azi în orașul dunărean, Chirescu scria, în ianuarie 1877, în limba turcă, spre știința autorităților otomane: „Toate națiunile să fie libere în a practica datinele și cultele lor” — o adevărată proclamație, întru apărarea identității etnice a românilor din Dobrogea).

Fosta Dacie pontică a fost, în perioadele cele mai vii ale deșteptării conștiinței noastre naționale, în atenția unor mari oameni politici români, a unor cărturari ai vremii. Sînt cunoscute planurile revoluționarilor pașoptiști de a transforma Dobrogea, bazîndu-se mai cu seamă pe întrepridul element mocănesc, într-un avanpost al revoluției românești. Iată-l pe Ion Ionescu de la Brad într-o „excursiune” agricolă în ținutul transdubian, la 1850, din însărcinarea guvernului otoman, dar cu instrucțiuni secrete de la Ion Ghica — om cu trecere la Poartă — de a fonda o fermă model. Cu acest prilej, eminentul agronom, fost specialist în reforma agrară a guvernului revoluționar provizoriu de la București, face un temeinic studiu economic, politic și

etnografic al regiunii euxine, pe care-l publică, în același an, la Constantinopol. În timpul voiajului dobrogean, inginerul patriot întreține o intensă corespondență cu Ion Ghica (12 scrisori), mai interesantă chiar, pentru problemele românești, decât studiul, deoarece nu erau destinate publicității. Atît studiul, cît și scrisorile ne relevă o Dobroge în care românii sînt majoritari printre populațiile provinciei, „vestiți muncitori“, iar „tot greul muncii în spatele lor pică“. Ionescu de la Brad folosește întreaga sa autoritate pentru a ameliora soarta conaționalilor de aici, cărora nu li se permitea — ca tătariilor, de pildă — să aibă conducători proprii, nu aveau școli întreținute de stat, erau lăsați în voia soartei în ceea ce privește organizarea religioasă. Duce tratative pentru arendarea unui ținut în cazaua Kiustenge, unde crede că ar putea fonda ferma model. „California am găsit-o — scria agronomul patriot lui Ion Ghica. De dumneata atîrnă să o exploatăm“. Ghica îl pune la curent și pe Nicolae Bălcescu privind proiectul dobrogean. Acesta se arată interesat și, la 26 martie 1850, scrie lui Ion Ghica în legătură cu intențiile sale de a se așeza, în primăvara anului următor, în Dobrogea („Spune-i lui Ionescu să-mi capete un ciflic!“ *). Evenimentele nefavorabile, precum și neînțelegerile din sinul emigrației nu au permis însă înfăptuirea planului de organizare și colonizare a Dobrogei.

Prin 1870 îl întîlnim, la Tulcea, pe un alt fost revoluționar pașoptist, de astă dată ardelean: Nifon Bălășescu, om de cultură, autor de dicționare, manuale și alte lucrări științifice. Bălășescu s-a remarcat, în perioada activității dobrogene, prin demersurile făcute pe lîngă administrația otomană pentru a înființa școli românești, el însuși activînd ca învățător la Măcin și Tulcea. A fondat școli în 21 de comune și a obținut de la Ismail Bei, guvernatorul sangeacului, ca învățătorii să primească, de la stat, lunar, o leafă de două lire turcești. Într-un frumos și documentat studiu publicat în presa ardeleană, în chiar anii războiului de independență — fapt ce indică la Bălășescu o mare intuiție politică —

* Ciflic — moște

fostul revoluționar transilvănean scrie bazat pe cunoașterea „de visu et auditu“ a regiunii pontice și a locuitorilor ei: „Românii din Dobrogea locuiesc 72 comune, orașe și sate, dintre care unele sînt mari și bine populate, de 100, 300 pînă la 600 familii una. Suma tuturor românilor din Dobrogea se urcă la 8 000 de familii, cu cel puțin 60 000 suflete. Din acești români din Dobrogea, o mare parte acolo sînt născuți, acolo s-au pomenit din vechime, neam de neamul lor. Alții sînt veniți acolo mai în urmă, din toată românimea din Dacia lui Traian, din România, din Moldova, Basarabia, Bucovina, Transilvania, Banat, Temișana, Ungaria și Maramureș, ba și din Macedonia“.

Este cu putință să vorbești despre țara dintre ape fără a aminti de Mihail Kogălniceanu? Fără îndoială, nu. Pentru că marele om de stat — proeminentă figură politică a secolului trecut — a fost nu numai un prieten al Dobrogei, ci un părinte sufletesc al românilor de aici — și nu numai al românilor. „Românii — declara Kogălniceanu într-o cuvîntare rostită în cameră la 1880 — încă din toate timpurile străbune, unii sub numele de deciani, alții prin emigrațiuni succesive, din muma-patrie, sînt naționalitatea cea mai străveche statornicită în Dobrogea“. Neîntrecutul om de stat aprecia, cu mult înaintea războiului de independență, că orice autonomie trebuie să aibă la bază stabilitate politică, unire și porturi maritime. În spiritul acestei concepții, ca ministru de externe (1877—1878) și ca ministru la Paris (1880—1881), Mihail Kogălniceanu va duce o luptă neobosită, punînd în valoare imensul său prestigiu de om politic și de savant totodată, pentru recunoașterea internațională a noului statut al Dobrogei. După 14 noiembrie 1878, cînd fosta Geție pontică a reintrat între fruntarii românești, leitmotivul acțiunii politice a lui Mihail Kogălniceanu va fi: „Să facem ceva pentru Dobrogea!“. El însuși a dat exemplu întreprinzătorilor, neîncetători în viitorul politic al provinciei, cumpărînd imobile și terenuri agricole (la Constanța și Murfatlar), îndemnîndu-i pe mocani, oameni răzbătători, să-și părăsească îndeletnicirea seculară — păstoritul — să apuce coarnele plugului și să pună în

valoare fertilele câmpii dintre Dunăre și mare. Om cu o mare deschidere către viitor, Mihail Kogălniceanu declara profetic, într-una din ședințele parlamentului, imediat după istoricul act de la 1878: „Ne trebuie să dezvoltăm două mari interese: interesul fluvial prin Tulcea și un interes maritim, care va fi, să mă credeți, plămîinii României prin care țara va respira și acesta va fi Kiustenge“.

Ce a urmat după 1878? Ce a reprezentat pentru Dobrogea revenirea la patrie? În primul rînd autoritățile românești au introdus ordinea atît de necesară, după haosul pricinuit de război, dar mai cu seamă de o administrație indolentă și coruptă, au asigurat avutul, drepturile civice esențiale tuturor naționalităților (reputatul scriitor rus Korolenko, care a cunoscut bine aceste locuri, avea să spună: „Românul respectă în Dobrogea religia și obiceiurile tuturor celor ce nu sînt de un neam cu el“). Apoi au introdus instituțiile moderne, au reorganizat școala — nu numai cea românească —, au dat impuls economiei provinciei — pînă atunci, doar o imensă tabără militară otomană. Se construiesc drumuri, se modernizează linia ferată Constanța — Cernavoda, se construiește marele pod peste Dunăre, se inițiază importante lucrări în portul Constanța. De asemenea, se pun bazele navigației maritime. Apar ateliere și mici industrii. Neîndoielnic, revenirea Dobrogei la patrie a însemnat înscrierea acestei provincii în circuitul economic național și universal, instaurarea, la Pontul Stîng, a civilizației europene. Orientalismul periferic, sordid, zdrențuit al acestor ținuturi, aflate secole sub stăpînire otomană, dădea înapoi. Dar încet. Burghezo-moșierimea vorbea mult, zgomotos, însă acționa greoi. Și mai ales pe spinarea celor nevoiași. Și cu multă, multă fanfaronadă.

Odată cu dezvoltarea capitalistă, ca oriunde aiurea, dar mai sălbatic în Dobrogea, s-a instalat exploatarea clasei muncitoare, abia formată. Nemulțumiți de grelele condiții de muncă, de umilințele și împilările la care erau supuși de patroni și de autorități deopotrivă, muncitorii dobrogeni, urmînd exemplul muncitorimii din restul țării, cu mai vechi tradiții de luptă, trec la acțiune revoluționară. La Constanța, la Tulcea și în alte

localități iau ființă cercuri și asociații muncitorești, grupări socialiste, au loc greve. În primii ani ai secolului nostru îl vedem acționînd în Dobrogea pe fruntașul socialist dr. Cristian Racovski, originar de pe aceste meleaguri. O conferință expusă de Racovski despre sindicate și corporații în sala Elpis (la 18 februarie 1907) este întreruptă de oamenii corporațiilor locale, controlate de patroni, care, potrivit presei „s-au aruncat cu revolvere și bîte asupra conferențiarului ce a fost transportat la spital”.

Un important episod din istoria relațiilor internaționale ale mișcării socialiste și muncitorești din România îl constituie debarcarea, la Constanța, în 1905, a echipajului răscurat de pe crucișătorul rus „Potemkin”.

...Era la începutul verii. Sezonul băilor nu începuse încă — instalațiilor balneare de la „Vii” li se făceau ultimele reparații —, dar primii vilegiaturisți din București își fac apariția în mica și prăfuita gară a Constanței. Urbea abia se trezise din amorțeala anotimpului rece. Pe trotuarele proaspăt udate, în fața cafenelelor și bodegiilor, se scoteau mesele, comerțul ambulant de bragă, rahat, năut, susan începea să se învioneze, iar sacagiii au intrat în febra grădinăritului. Dar iată, liniștea orașului este risipită brutal de un eveniment extraordinar: la orizont, pe apele obișnuite să poarte pe luciul albastru modestele caice turcești și vapoare de mic tonaj, a apărut un colos înspăimîntător: cuirasatul „Potemkin”, aparținînd flotei țariste, cea mai mare navă de luptă din Marea Neagră. Ce se întîmplase? Marinarii de pe „Potemkin” s-au răscurat, aruncînd comandanții peste bord. Sus, pe catarg, a fost ridicat steagul roșu al primei revoluții ruse. În așteptarea extinderii răscoalei și pe celelalte nave ale escadrei, crucișătorul s-a îndreptat spre Odesa. Aici, vasul este primit cu urale de mii de demonstranți, care vedeau în gigantica navă simbolul izbăvirii de sub jugul țarist. Ofițerii escadrei, de teamă, au schimbat însă direcția spre Sevastopol. Izolat, cuirasatul este nevoit să părăsească portul Odesa și, lipsit de alimente și combustibil, ancorează la Constanța. Speriați, cei cu mijloace s-au urcat în birji și au părăsit orașul (dacă răscuratii pun în funcțiune numeroasele tunuri ale monstrului, în cîteva ore Con-

stanța nu va deveni un morman de ruine?). Panica a fost inutilă, pentru că răsculații nu voiau altceva decît să solicite azil politic. Opinia publică progresistă românească intră în acțiune. Se formează comitete de sprijin. Muncitorii constănțeni, mii de locuitori ai orașului îi întîmpină, cu ovații, în port, pe braviii marinari ruși. Berete, epoleți, mici obiecte de bord sînt oferite drept suveniruri, de mateloți, cetățenilor. Sub presiunea unei vaste acțiuni muncitorești și socialiste, guvernul nu-i extrădează pe răsculați. Potemkiniștilor li se asigură adăpost și locuri de muncă de către frații lor, muncitorii români din marile centre ale țării. În legătură cu decizia guvernului de la București, Lenin spunea : „aceasta, desigur, era și de așteptat de la guvernul unei națiuni care se respectă“.

După războiul din 1916—1918, pricinuitor Dobrogei de multă mizerie și suferință, mișcarea revoluționară din județele transdanubiene capătă o deosebită amploare. În mai 1921, constănțenii își trimit și ei delegații la istoricul congres care va transforma partidul socialist în partid comunist (Andrei Ionescu, Rusu Nicolae, Gheorghiu Dumitru, Dobrică Radu). De acum înainte, cele mai importante acțiuni revoluționare și revendicative din Dobrogea vor fi inspirate și conduse de noul partid al clasei muncitoare. În 1936, aproape 60 de militanți antifasciști sînt arestați, dintre care 41 sînt condamnați la pedepse aspre. Dar lupta împotriva fascismului va continua în provincia euxină sub cele mai diverse forme. După 1940, represiunea anticomunistă și antidemocratică se intensifică. În chiar ziua cînd România este împinsă în războiul antisovietic (22 iunie 1941), zi nefastă pentru națiunea noastră, cade, surprinsă într-o adunare conspirativă, pe plaja de la Mamaia — Pescărie, întreaga organizație de tineret constănțeană, în frunte cu Filimon Sîrbu. Și tînărul cu priviri senine și cugetul spre viitor, abia ieșit din adolescență, avea să fie condamnat la moarte și executat, la numai cîteva zile de la arestare. O întreagă mașină de război s-a înspăimîntat de tînărul cu priviri senine și gîndul spre viitor, eroul constănțean al rezistenței antifasciste românești. Prigoana anticomunistă continuă cu furie. Alți 80 de comuniști dobrogeni sînt arestați, interogați, maltratați bestial

(comunistul Marin Dincă, neputînd suporta schingiuirile, s-a sinucis), condamnați la ani grei de temniță, iar trei dintre ei, la moarte.

În 1944 se creează, la Constanța, Frontul Unic Muncitoresc, apoi Blocul Național Democrat; se înființează comandamente ale formațiunilor patriotice. La 28 august, cu 28 de ore înainte de sosirea primelor unități ale armatei sovietice, rezistența germană în Dobrogea era definitiv zdrobită.

Partidul comuniștilor, abia ieșit din cea mai neagră ilegalitate, mobilizează poporul Dobrogei la cucerirea puterii politice, primarii reacționari sînt înlocuiți pretutindeni cu oameni cinstiți, devotați intereselor cetățenilor. La 2 noiembrie 1944 este instalat, prin voința mulțimii, întîiul primar democrat al municipiului Constanța: juristul Al. Steflea; două zile mai tîrziu este luată cu asalt de către cetățenii Constanței, în frunte cu comuniștii, prefectura. Avocatul Victor Dușa, vechi militant al mișcării revoluționare din Dobrogea, preia conducerea județului. În încăierarea care a avut loc cu oamenii reacțiunii, cade sub gloanțe muncitorul Iosub Kahane, iar alți democrați sînt răniți. Ziarul „Scînteia” scria despre evenimentele de pe litoral: „Dobrogea în frunte cu Constanța poate servi ca exemplu cum trebuie dusă lupta împotriva rămășițelor lui Hitler și Antonescu..”.

Începe o nouă epocă în istoria contemporană a Dobrogei.

Scăpat de asuprirea dinăuntru, eliberat de împilarea din afară, descătusat pentru totdeauna, condus de clasa muncitoare, de partidul comunist, poporul român își va dezvălui din plin geniul creator, capacitatea constructivă. Dobrogea, împreună cu țara, a pornit pe drumul greu, dar presărat cu laurii izbînzilor, al edificării socialiste. Trei decenii de socialism au însemnat pentru meleagurile euxine calea spre împlinire, spre realizări pe care locuitorii de aici nici nu îndrăzneau, cîndva, să le viseze. Pentru că partidul, conducerea sa înțeleaptă, a privit, privește și va privi, în permanență, spre mare, aidoma marilor conducători din istoria zbuciumată a neamului românesc. Spre Marea cea mare...

Orașul „Litoral”

„Ce trenuri merg spre litoral?” — întrebăm la agențiile de voiaj, dacă vrem să mergem, de pildă, la Eforie Nord, sau „locuiesc pe litoral” — răspunde cineva din Constanța, Mangalia ori Techirghiol, cuiva care se interesează unde viețuiește. Există pe vreo hartă a țării un oraș, o localitate denumită „Litoral”? Nu, nu există. Totuși de câțiva ani încoace noi, românii, ne-am obișnuit să vorbim de litoral ca de o localitate, deși, potrivit dicționarelor cuvîntul „litoral” nu înseamnă altceva decît „regiune de-a lungul țărmului mării”! Mai curios este că majoritatea oamenilor înțeleg prin „litoral” numai zona de țărm maritim cuprinsă între Năvodari și Mangalia, lungă de 70 de km, și nu întregul țărm românesc al Mării Negre, care se întinde pe o distanță de 245 de km de la bratul dunărean Chilia la Vama Veche.

Această deprindere are, firește, un temei real. Dacă ne urcăm într-un automobil la Mangalia și pornim, de-a lungul țărmului, spre nord, vom observa, cu surprindere, pînă la Năvodari, o zonă urbanistică aproape continuă, un oraș alb, strălucitor, neobișnuit, lat de numai cîteva sute de metri — doar Constanța se întinde, în „continent”, pe 3-4 km — și lung de 70 de km, strecurîndu-se, șerpuitor, printre lanuri vălurite de grîu, lacuri argintii (Mangalia, Tatlageac, Costinești, Techirghiol, Belona, Agigea, Tăbăcărie, Siutghiol), păduri vi-guroase (Comorova), printre nesfîrșitele și grelele de

rod podgorii de la Mangalia-Nord, Constanța-Palazu Mare și Ovidiu, ori prin preajma livezilor de piersici (Mangalia Nord, 23 August) și avînd mereu, în dreapta, linia albastră-verzuie a mării, punctată de numeroasele nave ce-și așteaptă rîndul la descărcat, în port. Mai mult, această porțiune de litoral este subordonată, în întregime, administrativ, municipiului Constanța, iar tendințele de unificare a localităților țarmuriene se accentuează vertiginos fie datorită dezvoltării turistice, fie datorită noilor investiții industriale.

Municipiul Constanța avea în 1980 o populație de circa 360 000 locuitori (5 orașe și 4 comune : Constanța, Mangalia, Năvodari, Techirghiol, Eforie, Ovidiu, Tuzla, 23 August și Limanu — în ordinea mărimii) ; capacitatea de cazare a stațiunilor (hoteluri, vile, bungalowuri, campinguri) este de circa 150 000 de locuri pe serie, la care se adaugă și spațiul particular (cine nu-și amintește, în concediu, că are o rudă, cît de îndepărtată, ori măcar un prieten, la mare ?) ; totodată, pe litoral lucrează cîteva mii de persoane, fie temporar, la industria turistică, fie permanent, în celelalte industrii, ca navetiști ; putem, deci, estima, fără teamă de a exagera, că vara, zilnic, în plin sezon turistic, orașul „Litoral“ numără circa 600 000 de persoane. O adevărată metropolă !

A petrece cîteva zile, într-una din lunile de vară, la țarmul mării a devenit o „obligatie“ de vacanță ! 35 000 de oameni vin și pleacă, în fiecare zi, din gara Constanța, unde turiștii au la dispoziție 39 de perechi de trenuri, dintre care 14 sînt accelerate și 2 rapide (trei trenuri internaționale leagă direct litoralul cu Viena, Varșovia, Praga, Budapesta, Berlin). 15 curse aeriene leagă litoralul cu aeroporturile țării, iar 11 agenții aeriene „pompează“, prin aeroportul internațional Mihail Kogălniceanu, turiști la țarmul euxin de pe tot mapamondul : SABENA, AIR FRANCE, BRITISH AIR LINE CORPORATION, AEROFLOT, DEUTSCHE LUFTHANSA, LOT, KALÉDONIA, TRANSAIR, AUA, TAROM și altele.

O metropolă cu 250 de hoteluri, 250 de vile și peste 400 de restaurante, baruri, bufete ; cu 1 724 unități comerciale fixe și 630 chioșcuri și bazare, însumînd o

suprafață utilă de circa 475 000 mp (la care se adaugă 1 200 de unități volante); cu 50 de linii de transport în comun (588 km lungimea traseului), dotate cu 620 de autobuze și troleibuze, care înregistrează, zilnic, o jumătate de milion de călători; cu 50 000 de locuri de parcare pentru automobiliști! 30 000 de lucrători — populația unui oraș! — sînt antrenați în activitatea turistică de pe litoral.

Pentru amatorii de statistici, iată și cîteva cifre „pantagruelice“: în numai trei luni (mai-iulie 1975) s-au consumat pe litoral: 2 404 tone piersici; 454 tone alte fructe; 3 063 tone legume; 1059 tone cartofi; 1 945 tone carne; 203 tone pește; 48 138 hectolitri bere; 5 142 000 sticle de pepsi! Numai într-o singură zi din vara anului 1977, litoralul și-a astîmpărat setea cu 200 000 sticle de bere și 350 hl bere la halbă; 110 000 sticle apă minerală; 115 000 sticle de răcoritoare diferite; 90 000 sticle de pepsi-cola; 10 000 kg de înghețată! O mie de brutari prepară pîinea litoralului (circa 320 tone zilnic) în 120 de sortimente; 75 de mașini pentru transportul produselor de panificație lucrează non-stop, 30 dintre ele fiind dotate cu aparate radio de transmisie-recepție!

Litoralul este un mare oraș, însă nu o aglomerare urbană, informă, sufocantă, o îngrămădire haotică de edificii și oameni. Litoralul este o constelație de orașe, litoralul reprezintă gîndire și creație arhitecturală. Fiecare stațiune euxină are o personalitate urbanistică distinctă, originală, seducătoare. Pretutindeni, armonie de volume și culori. Și funcționalitate. Mai ales funcționalitate. Desigur, arhitectura litoralului are și scăderi — dacă ar fi să amintim numai nefericita rezolvare a centrului civic mangaliot. Dar, privite în ansamblu, construcțiile de la mare sînt o demonstrație de forță a arhitecturii românești. Mamaia — stațiunea-amiral a litoralului — ne amintește, prin grația, suplețea edificiilor sale, delicatele schițe ale lui Le Corbusier; Constanța, cu zona peninsulară, o îmbinare de cele mai diverse stiluri; vilele construite la Eforie Sud în prima jumătate a secolului ne duc cu gîndul la arhitectura stațiunilor montane; stațiunile de la nord de Mangalia ne fascinează prin fantezie, prin integrarea, cu surprin-

zătoare efecte estetice, a complexelor arhitecturale într-un peisaj de o generoasă, insolită frumusețe. Dovadă covârșitoare că arhitecții, minunații arhitecți ai litoralului românesc, iubesc — ca, dealtfel, toți oamenii de artă — marea.

Orașul „Litoral“ este un oraș-parc. Un oraș-grădină. Această dezvoltare nemaipomenită, prin voința omului, a grădinilor euxine parcă țintește, programatic, să compenseze, să repare nedreptatea seculară făcută acestui colț al Dobrogei de lipsa apei potabile, de secetă, de o natură potrivnică. Dar să dăm din nou glas cifrelor: numai în anul 1978 au fost sădite în parcurile și spațiile verzi dintre Năvodari și Mangalia circa 6 000 000 flori, cu nume atât de delicate; salvia, begonia, tagetis, petunia, zimia, dalia, kana, irizina. Cu trei ani în urmă, grădinarii vacanțelor noastre la mare au sădit aproximativ 37 000 de conifere, 123 000 arbuști din cele mai diverse specii, 10 000 de trandafiri. Uriașele sere de la Constanța, Eforie, Mangalia Nord, adevărate uzine ale florilor, au creat la țarmul mării, cândva uscat și mărăcinos, un paradis al culorilor, al parfumurilor celor mai alese.

Turismul nu reprezintă însă singura activitate economică de pe litoral. Municipiul Constanța este totodată un mare centru industrial. Producția globală industrială a crescut aici, pe meleagurile euxine, vertiginos: de la 9,5 miliarde lei în 1975, la 13 miliarde lei în 1977, ajungând la sfârșitul anului 1980 la 20 miliarde de lei. S-au dezvoltat continuu: industria energiei electrice și termice, industria constructoare de mașini (modernele șantiere navale de la Constanța și Mangalia, Întreprinderea mecanică navală Constanța, Întreprinderea mecanică a agriculturii și industriei alimentare Năvodari), industria chimică (Combinatul de îngrășăminte chimice de la Năvodari deține 11,4 la sută din producția anuală a țării), industria materialelor de construcție (cu nouă mari unități). Pe platforma industrială de la Pallas se valorifică superior paieile din agricultura județului (Întreprinderea de celuloză și hârtie fabrică 800 sortimente de hârtie, iar din 1970, hârtie înnobilită). O altă unitate reprezentativă este Întreprinderea integrată de lână; țesăturile realizate aici constituie 6,4 la sută din producția

republicană. Industria alimentară este ramura cea mai puternic dezvoltată în economia litoralului : 33,6 la sută din totalul producției industriale ; unități importante : Întreprinderea de industrializare a cărnii, Întreprinderea de industrializare a laptelui, Întreprinderea de morărit și panificație „Dobrogea“, o mare fabrică de ulei comestibil (14 la sută din producția de ulei a țării se realizează în municipiul Constanța), o alta de bere (400 000 de hl anual), o linie de îmbuteliere „Pepsi-Cola“ (10 000 sticle pe oră) etc. De un bun renume se bucură produsele Întreprinderii de prelucrare a lemnului (20 000 garnituri de mobilă convențională pe an) și ale Întreprinderii de mobilă și binale (11 tipuri de mobilă, în 79 de sortimente). În municipiu funcționează în prezent 60 complexe ale cooperăției meșteșugărești.

Ce va deveni municipiul Constanța, orașul „Litoral“, peste 50 de ani, 100 de ani ? Nu este greu de apreciat. Dacă dezvoltarea localităților litorale va continua în același ritm ca în ultimul deceniu — de pe acum este prevăzută o vertiginoasă creștere urbanistică a zonei Năvodari (prin construcția noului combinat petrochimic și a unui port la Capul Midia), a zonei Mangalia (prin lărgirea și modernizarea considerabilă a portului și crearea unor noi industrii), a zonei Constanța — Agigea (prin construcția unui port la gura canalului Dunărea — Marea Neagră) — granițele dintre ele vor dispărea cu totul, iar municipiul Constanța va deveni, în numai câteva decenii, o metropolă maritimă în rîndul marilor metropole maritime ale lumii.

Ne putem întreba, oare, generațiile care vor urma vor mai păstra obișnuința de a numi „litoral“ doar zona Năvodari — Mangalia ? Este de presupus că nu. Deoarece întreg țărmul românesc al Mării Negre — inclusiv zona Chilia-Năvodari — va purta pecetea exploatării turistice (încă de pe acum, în zona Sulinei, se prefigurează organizarea unui turism combinat de deltă și litoral, cu amenajările respective). Și — cine știe ? — poate va apare un nou oraș „Litoral“ !

Tomis redivivus

„Tomitae quos ego amo“

Publius Ovidius Naso

Cine poposește în partea peninsulară a orașului Constanța, în dreptul falezei Cazinoului, poate vedea, lângă silueta impozantă a Catedralei, o mică rezervație arheologică, un muzeu în aer liber ; este vorba de un colț dintr-un cartier al fostei cetăți antice Tomis. Două străzi strâmte, străbătute de canale, străjuite de temelii de piatră ale caselor tomitane... Sîntem în secolul al III-lea era noastră.

Mai tîrziu, în epoca bizantină (inauturată de împăratul Constantin cel Mare, 306-337 e.n.), locuitorii Tomisului mai fondează un cartier, pe care-l botează Constantiana, după numele unei surori a marelui împărat. Veacurile trec, unul după altul, și numele noului cartier se extinde asupra întregului Tomis, cetatea-mamă. Și astăzi, orașul, care numără circa 280 000 de locuitori, vorbitori ai unei limbi latine, se numește Constanța. Dar, iată că istoria tinde să se repete. La extremitatea opusă vestigiilor fostului cartier tomitan din sec. III e.n., în extremitatea nordică a Constanței s-a născut, în ultimul deceniu, un cartier-oraș, cu 40 000 de locuitori ; un oraș fără periferie — de la poalele blocurilor cu 10 etaje încep, ruginii, podgoriile... Numele noului cartier ? Tomis ! S-a gîndit cineva din respect pentru tradiție să reamintească, punînd numele vestitei cetăți marelui cartier constănțean, contemporanilor, de trecutul milenar al acestei localități ? Nu. Tradiția s-a insinuat treptat, pe nesimțite. Mai întîi, constănțenii i-au zis „Tomis“

bulevardului care, născîndu-se în Piața Ovidiu sub soclul statuii poetului, străbate, paralel cu țărmul, întregul oraș și se continuă cu șoseaua ce duce la Năvodari, Tulcea și București. Apoi, prin anii '60, de o parte și de alta a acestei mari artere, dincolo de intersecția cu Bulevardul V. I. Lenin, pe locul unor foste cazărmi s-au construit două ansambluri de locuințe, cărora constructorii le-au zis „Tomis I” și „Tomis II”, după numele bulevardului ce le străbătea. Construcțiile au continuat, cu anii, pe partea dreaptă a magistralei cu pricina, pînă aproape de lacul Siutghiol — lacul Tăbăcărie a devenit un lac intern al Constanței — și astfel au apărut ansamblurile „Tomis III”, „Tomis IV”, „Tomis V”, „Tomis Nord”. S-a născut un nou oraș Tomis! Va căpăta, în viitor, întregul oraș numele de Tomis, după cel al marelui său cartier din nord, așa cum altădată cetatea Tomis a primit numele cartierului Constantiana?

Cetatea Tomis a fost fondată, în veacul al VII-lea î.e.n., de renumiții, cutezătorii navigatori ai Miletului, oraș așezat la gura Meandrului, pe coastele Asiei Mici. Fără însemnătate la început, cetatea se întărește cu timpul, ca sub stăpînirea romană să ajungă la mare înflorire și prosperitate. Cînd poetul Ovidiu trăia amărul exilului pe aceste meleaguri (anul 9—17 e.n.), Tomisul era încă o cetate mărunță, neîncetat hărțuită de năvălirile geților războinici, mai ales cînd Istrul îngheța și putea fi trecut cu ușurință. Autorul „Tristelor” și „Ponticelor” scria :

*„Atuncea dar, cînd Pontul și Dunărea spumîndă
De iarnă-mbrațișate prind pieliță de gheață
P-a Istrului lucioasă și mătăsoasă cale,
Călări pe cai sălbatici vrăjmașii vin încoace,
Vestind a lor sosire săgețile ce zboară,
Și rămînînd drept urmă pămîntul despuiat !
Țăranii fug departe lăsînd cîmpia pradă
Și barbarul răpește puțina-i avuție ;
Tot ce-a putut să strîngă săteanul prin sudoare
Și carele și turme și sărăcia toată !” **

* Trad. de B. P. Hasdeu.

Poetul latin s-a înțeles bine cu tomitanii și cu geții localnici, căroră le-a învățat și limba și obiceiurile; cetatea îl scutea chiar de impozite, ținându-l în mare cinste, ca pe un oaspe ilustru. Astfel că, deși îndura cu greu osinda înstrăinării, Ovidiu putea afirma cu recunoștință: „Tomitae quos ego amo” *. Poetul s-a bucurat și de prietenia regelui odriz Cotys, stăpînitor al ținuturilor dintre Istru și Pont, monarh luminat și poet totodată, care își avea reședința în proximitatea Tomisului.

Prin noua organizare a Imperiului roman, sub Diolețian, ținuturile de la gurile Dunării formează o provincie separată, numită Scythia Minor. Tomisul devine capitala Pontului Stîng. Măreția sa atinge culmile. Dar vijelia barbară, după secolul al VII-lea e.n., aproape că îl va rade de pe suprafața pămîntului. Ce vor fi simțit, în cugetele lor primare, acei migratori hirsuți în fața splendorilor de marmură de la Tomis? Și, ce a fost mai rău, că nici o seminție nu a rămas locului, pentru a clădi, pe fostele ruine, o nouă civilizație, ca în orașele occidentale! Zonele deschise din centrul și de pe litoralul Dobrogei au fost la intersecția tuturor furtunilor istoriei, teatru secular de luptă, apoi provincie periferică a unui imperiu ce sugrumase comerțul pontic, colonizată, în parte, de o populație seminomadă, cu o civilizație de lut, hărțuită de războaie.

Cum arăta Constanța sau Kiustenge — așa îi spuneau foștii ei stăpîni otomani — la începutul secolului trecut? O putem afla de la numeroșii călători străini, care cu diverse prilejuri au poposit prin aceste locuri. Pentru Hector de Béarn (1828), Constanța nu era decît un punct de debarcare, iar Camille Allard nu vedea aici, la 1854, decît cîteva case mizere, în jurul unei geamii. Kiustenge era oraș doar cu numele. Un bătrîn constănțean, care prin 1933 împlinea vîrsta de o sută de ani, povestea în ziarul „Dimineța”: „Orașul era cuprins în partea care formează peninsula, începînd din dreptul poștei (azi Expoziția de artă populară n.n.), pînă aproape de port. Oborul era pe locul primăriei. Pe locul

* Tomitanii pe care-i iubesc.

liceului Domnița Ileana (azi liceul Mihai Eminescu n.n.) se afla „conacul“, reședința caimacamului. În vreme de iarnă, lupii veneau pînă în oraș. Constanța, pe la 1850, avea două străzi. Închipuți-vă un drum de pămînt cu gropi și moviile, cu praf și băltoace, ciulini și scaieți pe margini și chiar prin mijloc și cîini flămînzi peste tot. Nu existau trotuare, nu exista lumină. Două cafele murdare, mititele, una lîngă port și alta mai sus, țineau loc de bursă de afaceri, mic parlament, loc de întîlnire și de distracție al populației. Ciobanii veniți de peste Dunăre cu oile erau obiect de curiozitate, cu pletele lungi, căciuli imense, opinci, sarice și cu cojoace lătoase pe umeri“.

Abia după 1858, cînd — datorită unor timide încercări făcute de Imperiul otoman de a se europeniza — o companie engleză începe construcția liniei ferate Constanța — Cernavoda și a unor instalații portuare rudimentare, fostul Tomis începe să se învioreze. Medicul francez Louis Ernest, voiajor prin Dobrogea la 1864, scria în revista „L'Illustration“: „Kiustenge este un mic port maritim cu oarecare importanță comercială; englezii i-au dat o fizionomie mercantilă, trăsătură care caracterizează această națiune. Nu este nimic oriental în acest oraș, afară de o moschee fără eleganță și cîteva locuințe fără stil. Un drum de fier ce leagă Orientul de Occident, aparținînd unei companii engleze, transportă călătorii din Valahia și din regiunile Dunării spre Constantinopol.“ La 1872, orașul este descris de E. Isambert, membru al Societății de geografie din Paris, care constată că „Străzile sînt pline de pietre cu inscripții, coloane și sculpturi. Toate casele turcești, ruinate azi, au fost clădite din bucăți împrăștiate ale edificiilor vechi. Vezi ici o friză greacă ce servește de temelie unui zid roman; mai încolo cărămizi romane servesc de trepte scărilor unei case turcești...“.

În anul 1878, urbea nu depășea perimetrul peninsulei, întinzîndu-se pînă în dreptul sediului actual al Tribunalului județean. Către 1900, marginile Constanței nu treceau de str. Ștefan cel Mare (azi principala arteră comercială a orașului), dar magazinele de cereale puteau fi văzute pînă la intersecția bulevardelor „Tomis“ și „V. I. Lenin“, unde se afla uriașa movilă „Avretük-Tepe“

sau „Ponticum“ (nivelată după primul război mondial, iar pământul dislocat, transportat în parcul de la Mamaia). Între periferie și satul Anadolchioi — din 1928, cartier al orașului — se întindea o cîmpie părăginită. Perimetrul ocupat, în zilele noastre, de Teatrul dramatic, sala sporturilor și parcul dintre aceste edificii, găzduia grădina „Beledia“; aici se organizau serbări cimpenesti, spectacole de teatru și de cinematograf, reprezentații de circ etc.

Faleza portului era o rîpă plină de bălării și resturi menajere — azi, splendid loc de promenadă — iar pe locul unde se găsește stadionul „1 Mai“, construcție în piatră artistic dăltuită, ce ne amintește de amfiteatrele antichității, fumea — pînă prin 1948 — rampa de gu-
noaie a orașului.

Constănțenii vîrstnici își mai amintesc, firește, de starea jalnică a malului din fața plajelor „Modern“ și „Trei papuci“, surpat de apele subterane. Străzi întregi s-au prăvălit în mare; numeroase clădiri — cu unul sau două nivele — rămîneau atîrnate, într-un echilibru incredibil, la înălțimi de treizeci de metri — spectacol terifiant al indolenței și sărăciei. Decenii de-a rîndul, cetățenii au putut vedea, uimiți, îngroziți și neputincioși, cum, sub ochii lor, trupul frumosului oraș este înghițit, bucată cu bucată, de apele mării. S-au realizat proiecte — în 1903 a întocmit un proiect chiar Anghel Saligny — s-au caligrafiat devize, dar nu se întreprinde nimic serios, deoarece administrația se schimbă odată cu guvernele, iar problema prăbușirii malurilor se pierde în caruselul politicianismului. Prin 1913 este întocmit și aprobat un nou proiect — cel al inginerului Petre Zahariade — iarăși devize, iarăși cheltuieli, dar malurile continuau să se prăbușească. Un ziar constănțean scria: „Asistăm de mai bine de 30 de ani la un spectacol care ar fi interesant dacă n-ar rupe zi cu zi porțiuni întregi din partea cea mai frumoasă a orașului. S-au înghițit astfel, chiar sub ochii generațiunei noastre, mii de metri pătrați, străzi întregi, locuințe pînă în anii din urmă.“ Abia în anii '50, prin lucrări hidrotehnice de mare amploare, a fost consolidat malul din partea estică a Constanței. Cu acest prilej s-au construit și trei scări de beton, cu circuit dublu, pentru accesul la plaje (pînă

atunci, cu excepția plajei „Modern“, la care se cobora pe scări de lemn, la malul mării se ajungea pe trepte improvizate, tăiate în argilă, greu și chiar periculos de practicat).

Portul de agrement „Tomis“ instalat în „Golful pescarilor“, unde, cîndva, se afla plaja „Duduia“, a fost amenajat în anii din urmă; multă vreme acest loc atît de fermecător al Constanței, cu o autentică tentă mediteraneană, a oferit priveliștea dezolantă a unui țărîm pustiu, frecventat doar de pescari și de cele cîteva bărci ale cherhanalei de aici, datorită poluării intense pricinuite de apele menajere ale marilor edificii din apropiere.

Recensămîntul din 1879 a înregistrat, la Constanța, 4 530 de locuitori, găzduiți de 569 de case — majoritatea cocioabe — dispuse pe 49 de străzi. Iluminatul se făcea cu 49 de lămpi cu petrol. Serviciile de salubritate și incendiu se reduceau la trei căruțe cu trei cai. 11 sergenți făceau pază de noapte, dar... nici unul ziua (!).

Este interesantă evoluția iluminatului public în primii ani de viață modernă a fostului Tomis. În 1890, numărul felinarelor ajunsese la 70, iar în 1896, la 359. Iluminatul era concesionat de primărie unor întreprinzători particulari. Cu contract, firește. Un articol dintr-un asemenea contract (1888) glăsuia: „Antreprenorul este obligat a aprinde în fiecare seară fanarele care vor arde de la apusul soarelui și pînă dimineața, cînd însă va fi lună și lumină, antreprenorul nu este obligat a aprinde; dacă însă se va întuneca le va aprinde imediat pentru ca orașul să nu rămînă neluminat“. Deși o ofertă pentru „eclerajul electric“ al orașului a fost făcută încă din 1894, primele lămpi electrice s-au instalat în 1896 (12 bucăți), pe bulevardul Elisabeta (faleza Cazinoului) și în Piața Independenței. Numărul lor va crește la 20, apoi la 40 (în 1898). Prima „uzină“ electrică a urbei a fost închiriată de la casa E. Behles și se compunea dintr-o locomobilă cu aburi de 60 cai putere și un dinam, marca Siemens, de 32 Kw. Uzina era condusă de un mașinist (Rosenberg). În 1901, comuna se hotărîște să cumpere instalațiile casei E. Behles, deoarece întreprinderea se dovedea rentabilă — tot mai mulți particulari solicită abonamente la iluminatul electric

(38 de abonați în 1902!). Peste doi ani, partea peninsulară a Constanței va fi iluminată electric, iar restul cu lămpi care ardeau cu ulei mineral dens ori lămpi cu gaz Washington (grădina Beledia), care au dat însă rezultate foarte slabe. Mai târziu, s-au introdus felinarele sistem „Croizot“ (270 bucăți, în 1915). Felinarele erau construite din metal și instalate pe stâlpi de lemn ori de tuci. Funcționarea unui felinar costa comuna 62 lei anual, în timp ce leafa unui lampagiu era de 60 lei lunar. Leafa mică (și încă neplătită la timp!), viața scumpă, cauze care fac ca lampagiii constănțeni să intre în grevă. Ziarul „Adevărul“ scria: „Ni se telegrafiază din Constanța că de 2 zile orașul e în întuneric, din cauză că lampagiii s-au pus în grevă. Această grevă a fost provocată că primăria locală nu a plătit lefurile lampagiilor și aceștia n-au voit să-și facă serviciul“.

Dar locuitorii? Cine erau locuitorii urbei constănțene de la sfârșitul veacului trecut? Potrivit unei statistici din 1894, orașul număra, în acel an, 10 419 locuitori; dintre aceștia — fapt semnificativ pentru starea culturală a urbei — jumătate erau analfabeți. Profesii: 87 medici, farmaciști, profesori, juriști etc., 55 debitanți de băuturi spirtoase, 70 fierari, 25 bărbieri, 6 potcovari, 15 croitori și 704 „comersanți“ (48 hangii, 70 cârciumari, 35 băcani, 20 lipscani, 8 brutari, 9 măcelari, 22 zarzavagii, 5 morari etc.).

Una dintre cele mai dificile probleme edilitare ale orașului Constanța a fost alimentarea cu apă potabilă. Prin 1880, apa se aducea cu cisternele tocmai de la Basarabi (Murfatlar) și apoi era distribuită în oraș cu sacalele. Grea și prost plătită era meseria de sacagiu. Pe deasupra, în 1894, primăria îi obligă pe sacagii să-și mărească volumul sacalelor de la 130 litri la 150-225 litri, lucru imposibil pentru cei mai mulți. Am în față un document îngălbenit de vreme, datat 1905. Ce conține? Plîngerea, semnată cu „x“ de 38 sacagii — toți analfabeți —, prin care aceștia denunță abuzurile proprietarilor de puțuri și cer primăriei să fie sprijiniți, stabilind prețul apei, așa cum se proceda pentru produsele alimentare. În oraș existau la acea dată șapte fîntîni. Proprietarii acestora au organizat un „cartel“ și au fixat prețul: 15 bani o saca de 140 de litri. Unii proprietari

cereau și 20 bani. Prețul era mare, deoarece sacagii vindeau apa cu 30 de bani sacaua (în locurile greu accesibile, cu 35-40 de bani) și nu puteau căra mai mult de 15-16 sacale pe zi, ceea ce însemna un câștig de 1,30 lei (impozitul era și el de 22 lei anual). Dar iată, „cartelul” este spart de un proprietar mai cu suflet, care începe să vîndă sacaua cu 10 bani. Pentru a-l distruge, ceilalți deținători de fîntini scad prețul apei la 5 bani sacaua, dar sacagii sînt solidari și cumpără tot cu 10 bani. După doi ani, contractul cu acest proprietar expiră, iar cartelul reînvie cu și mai mare furie, fixînd din nou prețul la 15 bani și, mai mult, îi obligă pe sacagii să ia apă numai de la ei (unii, care aveau cai zdraveni, mai făceau 2-3 drumuri zilnic la Anadolchioi, unde apa era gratuită).

Serviciul pompierilor era asigurat, în 1896, de 15 oameni și dispunea de 26 cai, 4 pompe și 13 sacale; stropitul străzilor, care erau acoperite cu macadam, se făcea cu apă de mare, pompată de o mașină cu aburi...

Spitalul comunal a funcționat, la început, într-o casă închiriată, fără nici o înzestrare tehnică, cu numai șapte paturi, apoi într-un local propriu, construit în 1893, cu 24 de paturi (asistența medicală este asigurată, azi, în municipiul Constanța prin : 3 spitale, cu 2430 paturi, 2 spitale de specialitate cu 650 de paturi, 2 sanatorii T.B.C., 3 sanatorii balneare cu 5 137 paturi, 6 policlinici, 28 circumscripții sanitare, 24 dispensare de întreprindere, deservite de circa 500 medici și aproape 3 000 cadre medico-sanitare).

De asistența sanitară la Constanța este legat numele „doctorului” Bolton, unul dintre cele mai pitorești personaje ale orașului. Adus în portul dobrogean, la 1865, de nava engleză „Cokatrice”, irlandezul Irvin Bolton, de meserie sanitar subchirurg, a ajuns, fără studii universitare, medicul cel mai popular din Constanța. Desigur, Bolton avea o serioasă experiență sanitară, citea reviste de specialitate. Totuși era lucru de mare mirare — mărturisea un medic contemporan cu el — cum de putea acorda asistență ginecologică — și nu fără succes —, doar nu învățase irlandezul acest lucru pe „Cokatrice”! Scriitorul Ion Marin Sadoveanu își amintea, peste ani, de acest ciudat slujitor al lui Esculap : „De cum venea

vara, grea, apăsătoare a Constanței, doctorul Bolton arbora o pălărie colonială și îl întâlneau pretutindeni, la răscruci de drumuri, prin oraș. Accidentele omenеști nu erau excluse. Și atunci, ca din întâmplare, răsărea doctorul Bolton, pierdut în cine știe ce plimbare singuratică prin partea locului. Avea totdeauna la el o mică farmacie de buzunar, în care medicamentele dormeau în fiole lungi, colorate cu nume care sunau atât de bizar pe etichete, într-o împreunare ciudată de formă englezească a numelor latinești (...). Avea doi ochi blinzi și albaștri și mustăți stufoase și albe, colorate deasupra buzei de galbenul nicotinei. Fuma în permanență. În casa lui, care nu mai există acum, și care se afla pe bulevard, cam în fața farului vechi, am întâlnit cea mai bogată colecție de lulele din câte am văzut. Vechii constănțeni își mai amintesc de doctorul Bolton ducându-se din casă în casă, la vizitele lui medicale, în costum colonial, călare pe un măgăruș...”

După primul război mondial, orașul Constanța s-a dezvoltat simțitor (în 1924 înregistra 63 000 de locuitori). Dintre serviciile publice — ce cu greu mai puteau face față cerințelor — cel sanitar era printre cele mai solicitate. Cu toate că existau în oraș mulți medici particulari, de grija sănătății publice trebuia să răspundă tot administrația. Aceasta pune la dispoziția cetățenilor un serviciu sanitar destul de precar, compus dintr-un medic-șef, doi medici de circumscripție, trei agenți sanitari, două moașe, un agent dezinfectant și un secretar. Sediul serviciului se afla găzduit într-un mic pavilion de lemn din grădina „Beledia“, cu desăvârșire improprie unei asemenea destinații. Bolnavii erau transportați cu o trăsură, a cărei formă asemănătoare cu a unui car funebru nu părea tocmai ispititoare. Orașul mai posedă: două etuve mobile cu vaporii sub presiune, un „Hotton“ pentru formolizare, două „Wermorele“ etc. Tracțiunea etuvei se făcea cu ... boi, împrumutați de la serviciul de salubritate.

Exista, la Constanța, și un serviciu veterinar. În 1924, acest serviciu raporta între altele: „Turbarea a fost constatată la 21 cîini, un cal, o pisică și un junc, care au fost uciși imediat. Această maladie este datorită mulțimei de cîini vagabonzi în oraș. Accidentele

produse de mușcături au fost : 75 de oameni și 7 animale, fapt ce ne-a determinat de a lua măsurile cele mai severe pentru exterminarea ciinilor vagabonzi. Rezultatul acestei campanii a fost că s-au ucis 2 290 ciini vagabonzi...". Un adevărat măcel !

Cum am văzut, trecutul Constanței, fostul Tomis, renumita cetate antică, nu impresionează decît prin pitorescul începuturilor revenirii la viață, la civilizație, după un somn multisecular, convulsionat doar de războaie și distrugeri, provocate la început de barbari, apoi de împărați cu palate și curți strălucitoare... Trecutul Constanței este pitoresc, în măsura în care mizeria se poate converti în pitoresc. Constanța și-a lepădat greu zdrențele mizeriei. Mizeriei și sărăciei pe care doar prezența mării le mai ierta, parcă pentru a confirma spusele lui Sthendal : „La proximité de la mer détruit la petitesse” *. Constanța a renăscut, pentru a străluci din nou, ca o perlă, la Pontus Euxinus, cu strălucirea pe care i-au conferit-o socialismul și constructorii săi harnici, urmașii luptătorilor de pe metopele monumentului Tropaeum Traiani.

* „Vecinătatea mării distruge meschinăria”.

Cu trenul la „Vii”

Deși pare paradoxal, orașul Constanța, care se bucură de privilegiul de a se desfășura pe cîțiva kilometri de țărm maritim, de la farul nou și pînă la Pescărie — Mamaia, nu are decît o singură plajă amenajată: plaja „Modern”, aflată între biserica elenă și bulevardul Republicii. De aici, spre nord, un țărm abrupt, cu înălțimi în descreștere și cu o plajă îngustă, frecventată, pentru băi, de localnicii din apropiere, în cîteva puncte: „Trei papuci”, „Tataia”, „Ioan Rațiu”, „Săgeata” și altele. În partea de sud-vest a orașului, spre farul nou, se întind, nesfîrșite, ca o pădure de macarale, portul și instalațiile sale.

Fie din pricina friabilității malului nord-estic, fie — mai ales — din lipsa unui plan de sistematizare, începînd din dreptul străzii „Dacia”, orașul este așezat cu spatele la mare, anonim și bizar, în contrast vizibil cu fermecătoarea zonă dintre fostul hotel „Carol” și biserica grecească (partea aceasta de țărm, mai solidă, a fost, dealtfel, consolidată de-a lungul anilor prin lucrări succesive, s-au ridicat blocuri cu temelii trainice, cu ferestre și balcoane privind spre mare, s-a construit un dig — prin anii '30 — pentru formarea plajei „Modern”, iar, în anii din urmă — cum am văzut în capitolul precedent — s-au făcut serioase intervenții hidrotehnice pentru fixarea malurilor, pînă în dreptul restaurantului „Zorile”).

Cînd orașul nu cunoștea încă dezvoltarea actuală, cei mai mulți constănțeni se mulțumeau să meargă, pentru băi, la „Modern“, „Trei papuci“ ori „Tataia“. Cu timpul însă, din cauza depărtării noilor cartiere sau din pricina atracției tot mai puternice a efervescenței turistice de la Mamaia și a facilității transportului pînă acolo prin instalarea unor linii de troleibuze, localnicii — unii cu domiciliul chiar lîngă malul mării (!) — frecventează tot mai mult această stațiune, contribuind la congestionarea ei excesivă. Dar, iată, pe planșele arhitecților constănțeni a apărut un proiect uluitor, generos, menit „să întoarcă orașul cu fața spre mare“ — cum declara, într-un interviu, arh. Gh. Dumitrașcu, directorul Institutului județean de proiectări, solicitat de ziarul „Litoral“ — un proiect care mi-a prilejuit o covîrșitoare satisfacție: amenajarea întregii faleze de nord-est — această cenușăreasă a fostului Tomis —, într-o concepție unitară, plină de fantezie, care ne amintește de fericitele rezolvări arhitecturale de la „Olimp“ și „Aurora“, cu blocuri albe, elegante, ale căror ferestre și balcoane se vor deschide spre mare, ansambluri de locuințe, parcuri, hoteluri turistice și plaje aurii... Constanța va redeveni stațiune balneară. Zic „va redeveni“, pentru că — puțin mai știu acest lucru — Constanța a fost prima stațiune balneară de pe litoralul românesc al Mării Negre.

Plăjile euxine trebuie să fi fost frecventate încă din antichitate, de vreme ce romanii, mai cu seamă aristocrația, foloseau din plin însușirile tămăduitoare ale centrelor balneare din Europa, Asia și Africa, foarte numeroase pe atunci (cel mai căutat loc de băi în lumea romană era Baies, pe țărmul Mării Tirenene, azi o localitate fără importanță; pe teritoriul țării noastre, Herculaneum, cu termele sale, era foarte solicitat de demnitarii locali). Guvernatorul Moesiei Inferioare, Caius Prastina Messalinus, a înălțat la Tomis, geniului locului, un altar de marmură, ca băile să-i aducă sănătate.

Sub stăpînirea otomană, băile de mare se făceau pe plaja de la biserica elenă, sub cerul liber sau în barăci improvizate, în cartierul englezesc (aflat în proximitatea portului) ori pe țărmul de sud-est. Englezii, care își ri-

dicaseră aici vreo 400 de case de piatră, solide, vor fi folosit, nu încapă îndoială, proprietățile curative ale soarelui și apelor litorale. Prin 1864, găsim la Kiustenge, pentru băi, dar și pentru a aduna monede antice, români din București și din Galați. Două hoteluri, fără confort, stăteau la dispoziția „turiștilor” epocii: „Danubius” (devenit „Metropol”) și „Bizanț”.

După 1878 se fac, la Constanța, primele amenajări balneare, în sensul modern al noțiunii, lângă digul genovez, cam în dreptul gării maritime de azi. Mai târziu, în 1882, plaja a fost mutată lângă hotelul „Carol”, abia construit. Aici, potrivit relatărilor unui ziar local, „valurile mării fiind dese și curențele frecvente fac ca apa mării să fie în tot timpul anului împropătată, pe când în locul unde era anul trecut, pe limanul de lângă digul genovez, era mai mult stagnantă”. Instalațiile „care — cum apreciază același ziar — astfel cum sînt ele dispuse, concură cu orice alte băi de mare din Europa”, au costat 7 071 lei. Cum erau construite aceste „băi”? Două barăci de scinduri, ridicate, pe șine de fier fixate pe fundul mării, la 1,20 m deasupra apelor; în mijlocul fiecărei barăci se afla un bazin, acoperit, cu două scări de lemn ce coborau în apă, iar împrejurul micului bazin stăteau orînduite cabinele (21 cabine în pavilionul bărbatilor, 10 cabine în pavilionul femeilor). O scară exterioară, tot de lemn, asigura accesul în mare, iar de sus, de pe mal, se ajungea pe o scară pietruită. Pentru ca „baigneurii” și „baigneusele” să fie feriți de capriciile mării — pe atunci nu exista serviciul „Salvamar” — barăcile erau înconjurate cu frînghii legate de stîlpi de stejar înfiți pe fundul apei. „Băile” erau concesionate unui antreprenor, care avea obligația ca „în cabinele pentru dame să existe o oglindă și un pieptăn”. Costul unei băi pentru o persoană era fixat la 50 de bani „cu rufe” și la 30 de bani „fără rufe”. Copiii se bucurau de scutiri: 25 de bani cu rufe și 5 bani fără rufe.

Băile „de nivel european” de lângă hotelul „Carol” deveniseră, cu vremea, neîncăpătoare. Tot mai mult „plaisir-iștii”, cum erau numiți, în epocă, cei veniți pe litoral pentru distracții, asaltează Kiustenge. Gara, altădată un loc pustiu, devenise o forfotă. Cele 12 birji

abia puteau face față cererilor. Viața, la Constanța, era scumpă, posibilitățile de cazare precare, însă plaisir-iștii nu se dădeau bătuti. Ziarul „Farul Constanței” scria: „Deși toată lumea se teme de scumpetea vieții și de greutatea de a găsi camere la Constanța, totuși un public numeros și distins a vizitat orașul nostru, și fiecare vapor ce sosește la Cernavoda debarcă noi oaspeți”. Publicația constănțeană inserează în coloanele sale și listele cu vizitatorii litoralului, toți, de bunăseamă, oameni cu dare de mînă (între 1—14 iulie 1882 au sosit la Constanța 124 de persoane, iar între 14 și 25 iulie, 56 persoane). O statistică întocmită într-o perioadă a sezonului estival, peste cîțiva ani, de poliția urbei, este semnificativă pentru a ne face o idee asupra structurii sociale a vilegiaturistilor epocii. Astfel, între 25—31 iulie 1890 au vizitat orașul de pe malul mării 119 persoane, dintre care: 57 comercianți, proprietari, moșieri; 36 înalți funcționari, ofițeri, ingineri, medici; 25 comisionari, voiajori sau „fără ocupație”, un singur lucrător și... nici un țăran. Se amenajează, deci, alte instalații de băi, de astă dată în partea de sud-vest a orașului, la „Vii” (în dreptul abatorului de azi), unde, pe terase, erau cîteva hectare de vie, instalații asemănătoare celor descrise înainte, numai că, aici, contractul prevedea două puncte noi: „7). Antreprenorul va avea un orologiu, la fiecare local de baie, expus astfel ca să se poată vedea de scăldători” și „9). Antreprenorul nu va permite de a se scălda decît în costum sau cel puțin cu pantaloni”. La „Vii” se amenajează un frumos parc, se deschide o grădină restaurant. Aici se ajungea cu un tren „pui”, care făcea și cîteva halte („Ovidiu”, „Tomis”, „Thetis”, „Gară”). Cunoscutul actor Ionel Băjescu-Oardă, care a copilărit în acea vreme la Constanța, scria peste ani despre pitorescul mijloc de transport spre „Vii”: „Trenul acela se oprea oriunde, în cazul cînd cineva întîrziase și dorea să-l ia din drum; i se făcea doar un semn cu mîna, mecanicul frîna locomotiva miniaturală, că omul doar de aceea îi spunea tren de plăcere”. Un redactor al revistei „Familia” nota și el, în 1898, despre băile de la „Vii”: „Turiștii găsesc multă plăcere în a face, de două ori pe zi, o plimbare cu trenul la „Vii”, unde sînt băile. O baie, cu spesele

drumului, nu costă mai mult de 1 leu și 10 bani — bacșișul“. Despre drumul spre „Vii“ a scris și Barbu Delavrancea: „Azi dimineața am fost la băi, la *plage* sau cum zic românii dobrogeni la *hatia* mării. Mai întâi mergi cu trenul pe *linia — embranchement Constanța Băi*. Te sui pentru a face acest formidabil voiagiu de 10 minute, te sui în vagon la halta *Ovidiu* dacă te afli cu șederea, adică cu domiciliul pe marginea mării, pe *bulevardul Elisabeta Doamna*; dacă stai în centrul orașului, atunci haltele *Tomis* și *Tetis* te invită cu al lor parfum antic (scîndurile de pe podețele de suît în vagon sînt noi) să poștești în tren pe la dinsele. Mai e halta *gărei* (gara lângă *Ovidiu* și *Tomis* face un contrast nervozamente modern) ș-apoi băile“. Primăria făcea reclamă stațiunii balneare constănțene, deoarece sezonul estival îi aducea serioase venituri. „Publicațiunea“ comunală nr. 4351 din 3 iulie 1899 glăsuia: „Se aduce la cunoștința generală că a început sezonul băilor de mare la Constanța. În vederea acestui sezon s-au reparat stabilimentele de băi, punîndu-se în condițiuni de funcționare cu totul satisfăcătoare. Plaja Mării se întreține în cea mai mare curățenie, înființîndu-se un serviciu permanent de curățirea erburilor aruncate de valuri pe mal“.

După 1878, cîteva hoteluri cu denumiri pretențioase („Hôtel de France“, „Hôtel d'Angleterre“ sau „Gambeta“) își ofereau serviciile turiștilor abia sosiți la Constanța, după o călătorie de două zile cu trenul și cu vaporul. Aceste hoteluri — cu rare excepții — erau insalubre, lipsite de confort (hotelul „Carol“, de pe faleza Cazinoului, va fi dat în exploatare abia în anul 1882), iar serviciile oferite nu se ridicau la înălțimea reclamei. Prețul unei „odăi“ închiriate, cu 1 pînă la 3 paturi, varia între 4 și 12 lei (sume aparent modeste, dar să nu uităm că la acea vreme puțini slujbași aveau lefuri care să depășească 100 lei lunar). Peste zece ani vor mai funcționa la Constanța, în afară de hotelurile amintite, hotelurile: „Orient“, „Central“, „Danube“, „Princiar“, „Național“, „Transilvania“, „Panaïtopol“, „Victoria“, „Grand“, „Bulevard“ și multe altele.

Prețurile alimentelor, deși piperate, nu constituiau o piedică de netrecut, mai cu seamă pentru „plaisir-iști“,

dacă luăm în considerație o listă de „vite și alte articole consumate în cursul sezonului în luna iulie espi-rat“, publicată de primăria Constanței în august 1880 : „43 boi și vaci, 4 viței, 85 berbeci și oi, 750 miei și iezi, 30 țapi și capre, 17 000 kg pîine, 400 kg pește, 4 700 kg zahăr, 100 hl vin, 700 hl bere și 500 hl rachiu“. Localnicii săraci preferau însă delicatesele indigene : aterina cu roșii, guvizii prăjiți sau garizii fierți, produse ale mării, pe care pescarii din „Golful Delfinilor“ le vin-deau pentru cîtiva gologani în berării și bodegi.

Peste ani, cu toate că se înființase plaja „Mamaia“, renumită pentru nisipul ei fin, constănțenii, cei mai mulți, cu osebire cei săraci, vor frecventa alte plaje amenajate în coasta nord-estică a orașului. Renumită la vremea ei a fost plaja „Duduia“, aflată în golful „Marc Aureliu“, în dreptul fostei vile „Ghica“ cu coborîrea prin str. Sulmona. O mică baracă improvizată închiria, la Duduia, cu 5 lei, costume de baie. Pentru plajă nu se percepea nici o taxă. Poluarea golfului de către apele menajere ale marilor blocuri din apropiere a făcut însă, după cîtiva ani, impracticabilă această plajă cu un nume atît de pitoresc. Alte locuri vor fi pre-ferate de constănțeni pentru băi : „Tataia“, apoi „Modern“.

În primii ani ai secolului nostru, turismul din fostul Tomis se va îmbogăți cu un hotel de mare clasă : este vorba de hotelul „Palace“ (în funcție și azi, după modernizări recente), construit alături de fostul hotel „Ca-rol“, dar cu o frumoasă deschidere spre „Golful pesca-rilor“. O reclamă din 1916 trecea în revistă dotările de la „Palace“ : „250 camere sau apartamente. Lumină electrică. Apă caldă și rece în fiecare cameră. Săli de baie la fiecare etaj. Ascensoare pentru persoane și ba-gaje. Holl-uri. Sală de corespondență. Sală de fumat. Fa-brică de gheață. Serviciu de omnibuze-automobile. Ce-lebru restaurant cu bucătărie româno-franceză“. Cu ase-menea dotări — azi firești — puține hoteluri de pe lito-ral — și nu numai de aici — se puteau făli în epocă.

De fapt, Constanța a încetat de a mai fi o locali-tate balneară odată cu înființarea stațiunii „Mamaia“ și cu dezvoltarea stațiunilor sudice. Orașul a crescut ver-

tiginos, dar în alte direcții : a devenit cel mai important port al țării, metropola Dobrogei, inima litoralului. Turistic, Constanța prezintă importanță mai cu seamă prin pitoreasca sa așezare, prin edificiile și monumentele sale, prin mulțimea și varietatea muzeelor, prin obiectivele istorice și arheologice și, desigur, prin neobișnuita activitate cultural-artistică estivală ce se desfășoară aici. Sînt însă temeuri să credem că, în viitor, prin amenajările ce se vor aduce falezii de nord-est, prin construirea unor hoteluri de înalt confort, Constanța va redeveni, va trebui să redevină o stațiune balneară. Poate cea mai frumoasă de pe întreg litoralul.

Mamaia și... Tataia

„Brazilienii au motive să se simtă
mândri că există o nouă Copacabana“.

Miguel Angel Asturias

În vocabularul internațional al vacanțelor estivale, Mamaia a devenit tot atât de familiară ca faimoasele stațiuni cu vechi tradiții Palm Beach, Miami, Santa Barbara, Deauville, Cannes, Nice ... Mamaia este stațiunea-amiral a litoralului românesc, cu peste 50 de hoteluri — 25 000 de locuri și cazare computerizată, cu o plajă lungă de 8 km și lată de 100—200 m cu nisipul cel mai fin, pe care se pot bronză simultan 100 000 de turiști...

La Mamaia, soarele strălucește 12 ore, neconținut, zilnic. Așezată pe o limbă îngustă de nisip între lacul Siutghiol și mare, Mamaia, văzută de departe, pare un oraș lacustru, o grădină imensă din care țîșnesc, zvelte și albe, sclipind în soare, siluetele hotelurilor, o grădină aflată în mijlocul apelor. Miguel Angel Asturias, cunoscutul scriitor guatemalez (Premiul Nobel, 1967) spunea cîndva: „Aici — pe litoral n.n. — nu se strigă „marea, marea“, cum strigau soldații lui Xenophantes, ci „Mamaia! Mamaia!“, cînd, îndreptîndu-te de la aeroport spre Constanța (...) se ivește ceva ce pare o nălucire de oglinzi albastre: un oraș alb ridicat pe țărmul Mării Negre. Alb, alb, alb... Brazilienii au motive să se simtă mândri că există o nouă Copacabana!“.

Plaja de la Mamaia formează un golf larg, între capul Midia și peninsula Constanței. Dacă, într-o dimineață de la sfîrșitul lui iulie, te urci pe unul din blocurile digului de la pescărie (aflată chiar la intrarea în

stațiune), în fața ochilor ți se desfășoară un spectacol uluitor, unic, ca într-un film panoramic : un furnicar de oameni bronzăți, zeci de mii, un câmp cu „trestii gânditoare“, nesfârșit, înflorat de explozia de culori a umbrelor, saltelelor pneumatice, corturilor, halatelor, un câmp policrom înghițit, spre Năvodari, de pîcla albastru-violetă a orizontului. Un furnicar multicolor, străjuit de o parte de impozantele hoteluri răsărite din nisip și verdeață, pe de alta de marea necuprinsă, bronzată și ea, lângă țărm, de trupurile celor ce se scaldă, presărată ici, colo, de bărcile albe ale Salvamarului ca niște lebede uriașe. Un popor în slip, chemat la malul mării ca pentru a săvîrși regulile unui ritual... Ritualul sănătății.

Pe lacul Siutghiol, altă forfotă : se practică, intens, yachtingul, schiul nautic, se fac plimbări de agrement cu vapoare, bărci și hidrobiciclete. Iar printre tufișuri, în locurile mai liniștite, sînt aciuăți, zeci, sute de pescari amatori, atenți, răbdători și, mai ales, plini de speranțe...

Între Mamaia și cartierul Tomis, între două păduri de buildinguri, se află un sat : satul de vacanță „Constanța“, rod al fanteziei turistice, muzeu de arhitectură populară și loc de agrement totodată. Un sat cu 25 de case, reprezentînd tot atîtea județe ale țării, botezate cu nume ca „Ana Lugojana“, „Covasna“, „Feciorii Vrancei“, „Argeșana“, „Dobrogeana“ etc. Prin mijloc, șerpuieste, pitoresc, apa unui canal cu poduri arcuite. Dintr-o mică gară se poate lua „trenulețul vacanței“, care înconjură lacul „Tăbăcărie“...

Ce era Mamaia acum un secol ? Un perisip pustiu cu dune care atingeau uneori înălțimi de 5—7 metri, la capătul căruia se afla satul cu același nume și o moară de apă. Satul — așezare de pescari — există și azi, iar moara a funcționat pînă tîrziu, în secolul nostru.

Cum am văzut, vilegiaturiștii făceau plajă, în primii ani de după 1878, la „băile“ Constanței, cele mai solicitate fiind cele de la „Vii“. Orașul însă se dezvoltă, portul are nevoie de noi amenajări, de noi instalații, care, construite, au poluat apa, au schimbat curenții marini ai băilor de la „Vii“, acestea devenind inpracti-

cabile. Dar, iată, s-a ivit un edil curajos, cu imaginație și, înainte de toate, un bun patriot: Ion Bănescu. Primar al Constanței între anii 1905—1907 (perioadă scurtă, dar rodnică în înfăptuiri), Bănescu hotărăște înființarea stațiunii Mamaia (tot lui i se datorează o serie de inițiative ca: generalizarea iluminării orașului, pavarea unor străzi principale, aprovizionarea cu apă potabilă, construcția Cazinoului). Într-o vreme când ambițiile politice aveau prioritate în fața intereselor publice, inițiativa lui Ion Bănescu apare deosebit de curajoasă, în primul rînd pentru că punerea ei în aplicare presupunea investiții serioase și în al doilea rînd pentru că o asemenea acțiune de amploare stîrnea, pur și simplu, invidia adversarilor politici. Dar fostul revizor școlar (vreme de două decenii Bănescu a lucrat la organizarea școlii dobrogene) era nu numai un vizionar, ci și un om energic. Astfel că primăria contractează cu Ministerul lucrărilor publice — Divizia I Poduri, șosele și căi ferate — construirea unor pavilioane la Mamaia, contract onorat la 1 iunie 1906. Pentru accesul la noua plajă s-a construit o linie ferată. Barăcile de la „Vii” au fost, tot în acel an, demolate.

Cum arătau noile amenajări balneare de la Mamaia? Două pavilioane lungi, din lemn, lucrate după un desen delicat, în stilul epocii, terminate cu un foișor elegant și avînd, între ele, un edificiu înalt, tot de lemn. Fiecare pavilion adăpostea cîte 56 de cabine (un pavilion pentru bărbați și unul pentru femei). Stațiunea era înzestrată, de asemenea, cu 45 de gherete pe roțile (deci mobile) pentru bărbați și 35 pentru doamne. Exista și o baracă pentru spălătorie.

În comparație cu Mamaia zilelor noastre, instalațiile de atunci par ridicole. Totuși, în epocă, ele constituiau o realizare deosebită, de vreme ce o gazetă ca „La Roumanie” putea afirma: „Constanța dispune azi de o plajă care o va pune în rîndul marilor stațiuni balneare din Orient”.

Pentru asigurarea serviciilor balneare, băile de la Mamaia aveau la dispoziție un personal compus din: 1 director, 1 magaziner, 2 oameni de serviciu, 2 casieri pentru bilete, 1 controlor bărbat, 1 controlor fe-

meie (fiecare pavilion cu controlorul său), 5 băieși, 5 băieșițe și 2 spălătorese.

Paza se făcea de un guard călare și 6 jandarmi rurali comandați de un sergent (iarna, paza stațiunii era asigurată de doi sergenți).

Și băile de la Mamaia, ca și cele din oraș, erau arendate prin licitație. Primul antreprenor de la Mamaia, o femeie (Ecaterina D. Nicolaescu), ia în primire stațiunea la 15 iunie 1906. Un medic (dr. Sarafidi) asigura asistența balneologică.

Accesul la noile băi a început la 20 iunie, dar inaugurarea oficială s-a făcut la 22 august, la ora 7 seara (!?). Două trenuri, unul cu persoanele oficiale, altul cu poporul, au străbătut drumul pînă la Mamaia într-o oră și jumătate! Încetineala trenului a pricinuit mare bucurie opoziției, care, „indignată“, protesta într-un ziar local: „Pasagerii se dau jos din vagoane, își mai dezmoțesc picioarele, umblînd alături, ca pe lîngă carul cu boi ori își satisfac unele necesități, apoi grăbesc pasul și prind din urmă trenul care de abia se mișcă și gîfîie, ca un pîntecos amenințat de dambă“. Satisfacția opoziției va fi însă otrăvită de marele succes de care s-a bucurat lucrarea lui Ion Bănescu: de la 20 iunie la 1 septembrie 1906, Mamaia a fost vizitată de 45 000 persoane (Constanța nu avea, pe atunci, mai mult de 12 000 locuitori!), dintre care „au luat baie“ 34 150; de la 1 la 17 septembrie (cînd stațiunea s-a închis), au fost la băi între 20 și 26 persoane zilnic. În aceeași perioadă, stabilimentele de băi din oraș înregistrează 24 500 de scăldători.

Bănescu s-a îngrijit și de publicitatea stațiunii, contractînd cu doctorul Mendonini lucrarea „Băile de la Mamaia“, care va apare în 1907; mai mult, considerînd că ce se făcuse la Mamaia era doar un început, întreprinzătorul primar solicită arhitectului Ed. Redont întocmirea unui plan de sistematizare a stațiunii. Desenele lui Redont, publicate într-un mare ziar central, închipuiesc hoteluri-palate și grădini edenice, pe măsura gîndirii înaripate a vizionarului Bănescu... Proiectul, firește, a rămas pe hîrtie.

Acesta a fost începutul...

Mamaia! Curios nume pentru o localitate, pentru o stațiune, își vor fi zis și își zic încă, fără îndoială, turiștii. Un nume de rezonanță maternă, înțeles pretutindeni: toți copiii din lume, dintotdeauna, au un cuvânt pentru a se adresa aceleia care le-a dat viață, un cuvânt asemănător fonetic în toate limbile: mama! De fapt, numele stațiunii Mamaia a coborât din legendă, dintr-o legendă cu mai multe variante, ca toate legendele. Iată una din ele:

Pașa din Babadag, în drum spre Kiustenge, trecea pe lângă tîrla unui mocan, aflată între lacul Siutghiol și mare, pe care-l chema Costea Alisandru și căruia demnitarul îi spunea pe scurt, Cogea Ali. Într-o zi, pașa l-a luat și pe fiul său, Enver, să-l însoțească în călătoria spre Kiustenge. Trecînd prin dreptul tîrlei, i-au făcut o vizită lui Costea. Tînărul Enver observă că ciobanul are o față neobișnuit de frumoasă; se îndrăgosti nebunește și, sub diverse pretexte, reuși să-și convingă părintele să nu-l mai urmeze. Era obsedat de un singur gînd: să fure fata și să fugă cu ea. Aflînd un moment prielnic, Enver prinse fata și o urcă în barcă; frumoasa fiică a mocanului se smucea disperată strigînd: mama Lia! mama Lia!. Reuși să scape din mîinile înfocatului ei răpitor și căzu în apă. Fiul pașei o scoase din adîncuri, dar observă, cu disperare, că fecioara nu mai respira. Pierzîndu-și mințile, Enver începu să strige: Mamaia! Mamaia!, în loc de „mama Lia“, cum strigase fata. Și, cu fata în brațe, fiul pașei de la Babadag, strigînd, inconștient, „Mamaia!“, „Mamaia!“ fu cuprins de apele mării...

Cu anii, după remarcabilul eveniment din 1906, stațiunea începu să se dezvolte, apar mici vile particulare, întreprinzătorii încep să cumpere loturi. În 1919 se întîmplă însă un dezastru: pavilioanele de lemn iau foc de la o mașină de făcut cafea. Se fac o serie de improvizații, fără ca pavilioanele să-și recîștige farmecul inițial. Prin anii '30, primăria constănțeană dăruiește curții regale un loc pentru construirea unui palat (spre indignarea opiniei publice democratice; N. D. Cocea a scris un pamflet cu acest prilej) — palatul există și azi —, iar în 1934—1935 se construiesc Cazinoul, elegantele pavilioane pentru băi și toboganele (respectîndu-se ve-

chea concepție de amplasare, de pe vremea lui Ion Bănescu), care conferă și astăzi un farmec aparte stațiunii.

O atracție deosebită, la Mamaia, este, neîndoios, insula Ovidiu, din lacul Siutghiol, în apropierea comunei cu același nume, unde se ajunge cu vaporul. De ce insula poartă numele autorului lui „Ars amandi“ ? Pentru că, tot legendele spun, aici ar fi odihnind rămășițele pămîntești ale marelui poet. Legendele cuprind o fărîmă de adevăr, deoarece aici s-au găsit numeroase vestigii antice, iar Boccaccio, popularul scriitor italian, într-o carte a sa scrie că rămășițele bardului latin s-ar afla pe o insulă din Pont.

Prin anul 1914, un întreprinzător isteț și nu lipsit de fantezie ce și-a zis ? Dacă există un loc de băi numit „Mamaia“ (poate nici nu cunoștea legenda), de ce n-ar fi și o plajă „Tataia“ ? Astfel că, în grabă, cu un minimum de investiții, omul (se pare, un militar) a construit cîteva cabine, a săpat în malul de lîes o scară, ale cărei trepte le-a consolidat cu scînduri, a amenajat un părculeț și o grădină-restaurant pe care a avut grijă s-o aprovizioneze bine (cu bere rece, mai ales). Și s-a născut stațiunea „Tataia“. În numai cîtiva ani, plaja de la Tataia (aflată cam în dreptul Institutului de învățămînt superior de zi) a devenit una dintre cele mai renumite ale litoralului (ideea a prins), fiind prezentă în toate ghidurile turistice. Plaja era solicitată probabil și pentru faptul că se afla mai aproape decît Mamaia. La noile băi se ajungea cu trenul de Mamaia, ce avea aici o stație (prima garnitură pleca din Constanța la ora 8,30, iar ultima părăsea Mamaia la ora 19,30), dar și cu autobuzele care făceau curse regulate, cu 5 lei biletul, pînă la 12 noaptea (locul era, deci, căutat). O reclamă găzduită într-un pliant turistic glăsuia :

*„La Mamaia, băi de mare
La Duduia, băi de soare,
La Tataia, băi de noapte
și... de toate“(! ?)*

Nu încape nici o îndoială, că Mamaia este și va rămîne nava-amiral a stațiunilor noastre de la Pontus

Biblioteca Județeană „I. N. Roman“ Constanța
Euxinus. De numele său se leagă întreaga istorie a turismului maritim de agrement al țării noastre. Mamaia este cea mai mare și cea mai strălucitoare stea din constelația litoralului, în centrul căreia se află Constanța — orașul milenar. Mamaia este stațiunea odihnei, distracției, sportului și dragostei. Mai ales a dragostei. Aici, la Mamaia, în fiecare vară, de decenii, se scrie și se rescrie, cu sufletul și cu inima, o mereu nouă și mai frumoasă „Ars Amandi“. Nu s-a născut Mamaia dintr-o tulburătoare poveste de dragoste? Și poate — viitorul este țara surprizelor — va renaște și fosta replică tomitană a Mamaiei, „Tataia“.

Dacă Mamaia este, prin excelență, stațiunea odihnei și agrementului, stațiunile de la sudul Constanței — Eforie Nord, Eforie Sud și Techirghiol — sînt profilate, în mare măsură, pe tratament. Aici se află lacul Techirghiol, cu celebrul său nămol — elixirul negru al sănătății. Aici este tărîmul Tămăduirii.

Efectele miraculoase ale tratamentelor ce se efectuează în aceste stațiuni pentru un impresionant evantai de boli — maladii reumatismale cronice și degenerative, poliartrite, spondilite, artroze, discopatii, afecțiuni ortopedice, hernii de disc, afecțiuni endocrine, tulburări de nutriție, nevralgii, alergii, paralizii secundare, afecțiuni dermatologice, afecțiuni ginecologice, anxietate, afecțiuni cronice ale căilor respiratorii, rinofaringite cronice și încă multe altele — au devenit cunoscute pe toate continentele. Din anul 1973, la hotelul „Europa“ din Eforie Nord funcționează Secția clinică exterioară a Institutului Național de gerontologie și geriatrie, condus de prof. univ. dr. Ana Aslan, savant de reputație mondială. Numai la sanatoriul din Eforie Nord au făcut tratamente complete, între anii 1974-1976, 42 000 de pacienți. Vin oameni în cîrje, în scaune pe roțile și pleacă acasă pe picioarele lor. Pare un miracol...

Suferinzi din Scoția, din Suedia, din S.U.A., din Franța și din... îndepărtata Australia vin la Pontus Euxinus unde găsesc elixirul negru al sănătății. Și mai găsesc

ceva la Pontus Euxinus : vestita ospitalitate românească. Părerile turiștilor ? Iată-le : „Am venit pentru cură de gerovital și pentru tratament balnear. Toți românii cu care am venit în contact, de la ghizi pînă la personalul medical, sînt oameni de o mare gentilețe și finețe. Ne-a uimit amabilitatea gazdelor” (Kalmán Sidney — S.U.A., hotelul „Europa”) ; „Mă pot mîndri că sînt o veche cunoștință a litoralului românesc și chiar a României” (Marcelle Vasteels — Belgia, hotelul „Steaua de mare”) ; „În acest an vin pentru a patra oară în România și, precum vedeți, am preferat același hotel „Flemingo” din Eforie Sud” (J. van Deick — Olanda) ; „Am cunoscut la fața locului ospitalitatea românilor despre care mi-au vorbit mulți prieteni mai înainte” (Stefan Zeiter — R.F.G.) etc., etc. Lista bunelor impresii ar putea continua la nesfîrșit...

La sud de Constanța, înainte de 1878, nu existau stațiuni balneare, deși însușirile tămăduitoare ale apelor și nămolului lacului Techirghiol erau cunoscute. O mărturisesc legendele. Una dintre ele spune că în timpul războiului Crimeei (1854-1855) ar fi trecut prin Dobrogea Said Pașa, comandant otoman, cu oștile sale. Înaltul demnitar avea un braț bolnav, care îi producea multă suferință. Făcînd un popas pe malul lacului Techirghiol, medicul său l-ar fi sfătuit să se scalde în apele lacului — cunoscînd, probabil, calitățile lor curative — spre a-și tămădui brațul suferînd. Said Pașa a încercat și acest leac — cîte nu mai încercase înainte ! — și, minune, brațul s-a vindecat în scurtă vreme. O altă legendă povestește întîmplarea bătrînului Techir : olog și orb, bătrînul era purtat de măgarul său într-o cotigă ; trecînd pe lîngă lac, măgarul intră în apă, fiindu-i sete. Animalul se strîmbă cumplit bîgînd botul în sărătură, dar nu mai putu să iasă, împotmolindu-se. Apa intră în căruță, udîndu-l leoarcă pe bătrînul Techir, care nu știa ce se întîmplă cu el. Măgarul, într-un tîrziu, reuși să scoată cotiga la mal. După ce se uscă în arșița zilei, Techir constată cu uimire și bucurie că poate să-și miște picioarele, pînă atunci înțepenite. În sfîrșit, dintr-o a treia legendă aflăm că, de fapt, calul unui turc de prin partea locului s-ar fi numit Tekir. Calul Tekir, fiind

deseori spălat de stăpînul său în apele lacului, s-ar fi vindecat de un betesug pe care-l avea la un picior...

Cunoscînd, pesemne, virtuțile terapeutice ale lacului din legendele localnicilor, mai mulți ostași români din trupele aflate în Dobrogea, bolnavi, fac băi în Techirghiol, pe la 1878, și se tămăduiesc. Autoritățile militare trimit apoi, în mod regulat, bolnavi pentru tratament la Techirghiol.

Băile se făceau cu totul primitiv, bolnavii fiind cazați în corturi sau în barăci de scînduri. În 1891 se inaugurează hotelul „Hagi Pandele” construit prin... amenajarea unui fost grajd! Instalația tehnică a primului stabiliment balnear de la Techirghiol se rezuma la un vechi cazan de rufe și niște pirostirii. Ce spectacol pitoresc și jalnic în același timp se va fi desfășurat, pe atunci, la malul lacului! Corturi, barăci, oameni minjiți cu nămol, grătare pentru frigărui, negustori ambulănți, doamne în rochii de epocă, militari și civili, vagabonzi și cerșetori, trăsuri și brecuri, cîini de tot felul, într-o învălmășeală nebună, o forfotă neîntreruptă sub soarele arzător. Febra căutătorilor de sănătate!

În 1893, Eforia spitalelor civile cumpără un teren în vederea construirii unui sanatoriu pentru copiii bolnavi de tuberculoză. Peste zece ani, Eforia dă în folosință un Sanatoriu maritim bine organizat. Noul așezămînt de tratament balnear era înzestrat cu 24 cabine, utilate cu căzi de faianță emailată (pentru băi de nămol). Într-un corp central se făcea hidroterapie. Existau săli de mecanoterapie, de gimnastică medicală etc.

Cu toate că la începutul secolului nostru se declanșează o adevărată furie pentru cumpărarea de terenuri pe litoral, puțini s-au încumetat să investească fonduri în construcții turistice. Printre aceștia, Ion Movilă, un întreprinzător cu o mare intuiție economică și cu tot atît de mare perseverență, a construit două hoteluri: unul, înălțat pe un platou în fața mării, spațios și confortabil, care va fi înconjurat cu un frumos parc, iar celălalt la circa șase sute de metri distanță, pe malul lacului, mai mic, unde se afla și instalația de băi calde, terminată prin 1902—1903. Ion Movilă a murit cînd hotelurile sale erau spre finisare. Multă vreme însă stațiu-

nea — unde i s-a ridicat și o statuie — va purta numele său, el aflându-se, fără îndoială, printre pionierii turismului maritim românesc.

Din păcate, pînă la construcția căii ferate Constanța-Mangalia, o călătorie pînă la băile „Movilă“ (azi Eforie Sud) sau la Techirghiol constituia, din pricina stării proaste a drumurilor, o adevărată aventură. Cu toate neajunsurile călătoriei însă, an de an, puzderie de oameni de toate vîrstele — suferinzi ori numai ipohondri — mergeau la Techirghiol ca spre un tărîm al făgăduinței. Cunoscutul, în epocă, scriitor — azi cu totul uitat — Ioan Adam scria, în volumul „Constanța pitorească“ (1908), despre renumita stațiune: „Priveliștea de pe mal e plină de ridicol și originalitate: bărbații și femeile, rînduiți în două zone despărțite, își ung corpul peste tot cu nămol și așteaptă, așa, în bătaia soarelui pînă se usucă. Uitîndu-te la umbrele acelea negre, la come de sănătate, cum se agită satanic prin lumină cu gesturi simbolice și mute, ai crede că dracii s-au strîns în jurul bălții, din infern, ca să pună la cale, în taină, cine știe ce cursă pentru oameni!“.

Răsfoiesc un prospect din anul 1912 al băilor „Movilă“. Informații dintre cele mai diverse familiarizează vilegiaturiștii cu virtuțile stațiunii: caracteristicile terapeuțice ale apei și nămolului de Techirghiol, compoziția chimică a acestora, planul hotelului cu amplasarea camerelor și apartamentelor etc. Potrivit acestui proiect, sezonul estival se împărțea în trei serii, și anume: „Seria I de la 20 mai la 20 iunie; seria a II-a de la 21 iunie la 20 iulie și seria III-a de la 22 august pînă în septembrie“. Camerele hotelului se închiriau cu ziua. Prospectul mai informa: „Pentru comunicație și transport între hotel și Constanța, pentru excursii și conducerea la băi, Direcțiunea pune la dispoziție selectei sale clientele un elegant, solid și încăpător automobil (limouzină), marca „Vivinus“ și un breck cu cai“. Și încă o precizare: „Lumînări și săpun se află în hotel la prețuri convenabile“(1).

Cu vremea, băile de la Movilă capătă tot mai mare amploare, prin construcția a numeroase vile, a unui cazino, a noi instalații balneare, ajungînd cea mai importantă stațiune de la sudul Constanței. În 1930 sta-

fiunea — declarată cu doi ani mai înainte comună urbană — avea o plajă amenajată de 6 000 mp, 80 de cabine, 23 hoteluri și 318 vile cu 4 000 de camere și 3 000 000 lei venituri.

Techirghioulul înregistra, în ciuda precarității bazei sale turistice și de tratament, tot în 1930, 24 000 de turiști români și străini, iar împreună cu stabilimentele de băi de la Eforie Nord realiza un venit de 2 200 000 lei.

Litoralul începe să acționeze unitar, stațiunile se organizează (apare, prin anii '30, „Asociația comunelor stațiuni balneo-climaterice de pe litoralul dobrogean al Mării Negre“), activitatea turistică dobândește, în epoca premergătoare războiului, o oarecare înflorire (la Eforie Nord a avut loc chiar un „Congres internațional de thalassoterapie“ !).

Cum arată, azi, stațiunile grupate în jurul lacului tămăduitor ?

Datorită unei concepții unitare, bine gândite, această zonă de mare interes turistic a fost amenajată pentru o dublă funcționalitate: odihnă și agrement — pe de o parte, cură și tratament — pe de altă parte.

Zona Eforie — Techirghioul a devenit un uriaș combinat al odihnei și sănătății, cu o bază turistică impresionantă: Eforie Nord (peste 40 de hoteluri cu circa 10 000 de locuri), cu sanatoriul „Grand“, stabiliment de veche și prestigioasă tradiție (balneologie, hidroterapie etc.) și mai noul complex sanatorial de recuperare medicală și fizioterapie, format din hotelurile „Steaua de mare“, „Meduza“ și „Delfinul“ — 1386 de locuri, cu o dotare ultramodernă (balneoterapie, hidroterapie, electroterapie, masaj uscat, aerosoli și instalații, gimnastică medicală), bazin acoperit (33 m lungime, 15 m lățime) și o saună finlandeză; Techirghioulul, cu două sanatorii balneare (unul dat în folosință în ultimii ani, cu 850 de locuri); Eforie Sud (33 de hoteluri cu 4 470 de locuri), cu un Sanatoriu de recuperare și ortopedie, pavilion de băi calde etc.

Stațiunile din preajma lacului legendar dețin înțelegerea pe întreg litoralul, în ceea ce privește permanențizarea activității turistice în tot timpul anului. Aici se practică un turism non-stop. Iarna plajele devin pustii,

dar în interiorul sanatoriilor, în bazine acoperite, în săli de tratament cu cele mai actuale instalații, activitatea balneară nu încetează nici o clipă.

Bolnavii din toate colțurile pământului vin, în fiecare an, fie iarnă, fie vară, la nămolul miraculos al lui Techir, la elixirul negru.

Un medic vizionar pleda, încă prin anul 1916, într-un ghid balnear : „O campanie uriașă de lucrări folositoare și frumoase trebuie de urgență să înceapă, căci localitatea (Techirghiol — Eforie — n.n.) e menită să aibă un viitor strălucit, să fie fala țării și un far de sănătate pentru suferinzi“.

Putem spune, fără teama de a exagera, că gândul lui înaripat s-a împlinit.

Constelația Mangaliei

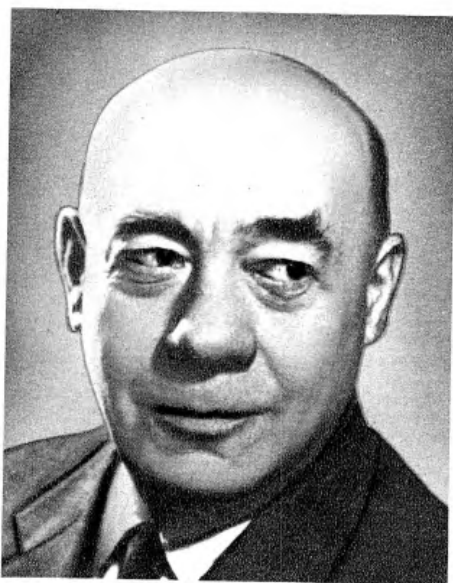
Cine se încumeta să meargă, la începutul secolului nostru, pînă la Mangalia, putea lua o birjă din Constanța și, după cinci-șase ore bune de drum, pe o cale hîrtopită, ajungea, zgîlțit strașnic și tot atît de strașnic colbuit, în mica urbe așezată — orientală și zdrențuită — pe ruinele străvechiului, strălucitorului Callatis. Două-trei ulițe, o îngrămădire albă de case din care răsăreau, pe alocuri, cu balcoane scorjite, gata să se prăvălească, cîteva clădiri cu etaj, o geamie seculară, cu o turlă zveltă, ca o gazelă dintr-un cîntec semit — singurul edificiu notabil — o moară de vînt, iar pe la colțuri cafenele cu patroni moțăind în prag... Un minuscul port, unde nave cu pînze încărcau — înviorînd oarecum peisajul — cereale, în timp ce căpitani, cu pipele între dinți, după trei cafele, scrutau zările, temători, ca în caz de furtună să ridice ancora și să o ia din loc, spre ori Istanbul, deoarece rada nu era adăpostită, iar corăbioarele puteau fi zdrobite de țărni...

Mangalia nu se trezise din somnul ei secular. Nici plasticienii — timp de decenii, cei mai buni prieteni ai ei — nu o descoperiseră încă. Și va mai dormi, acoperită de praful uitării, o întreagă jumătate de veac, vrînd parcă să se păstreze neîntinată de civilizație și urbanizare — fecioară în brațele, nu întotdeauna vînjoase, ale inspirației pictorilor și poeților de aiurea.

Părea că fostul Callatis nu va mai reînvia nicicînd, împărtaşind soarta Histriei, cetatea părăsită pentru



George Georgescu



Grigore C. Moisil





Primele amenajări balneare de pe litoralul românesc (băile din Constanța)



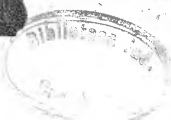
Amintire din stațiunea Mamaia (1908) Proiectat și finanțat AFCN

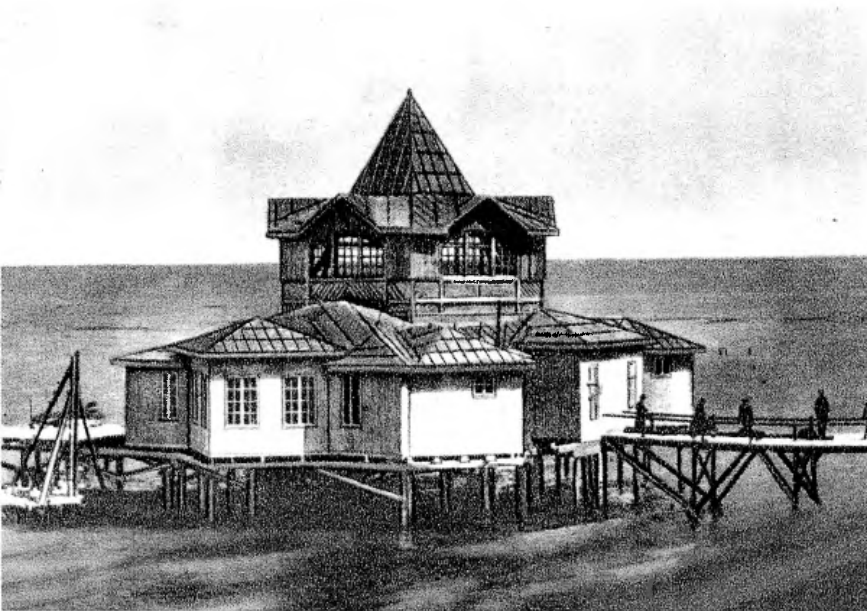


Mangalia – plaja și farul (1916)



Plimbare modernă pe plaja Mamaia (1912)





Pitorescul pavilion al băilor Movilă



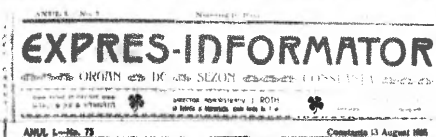
Pe plajă, la Mamaia, în 1910



Amintire de pe plaja de la Movilă-Techirghiol (1912)



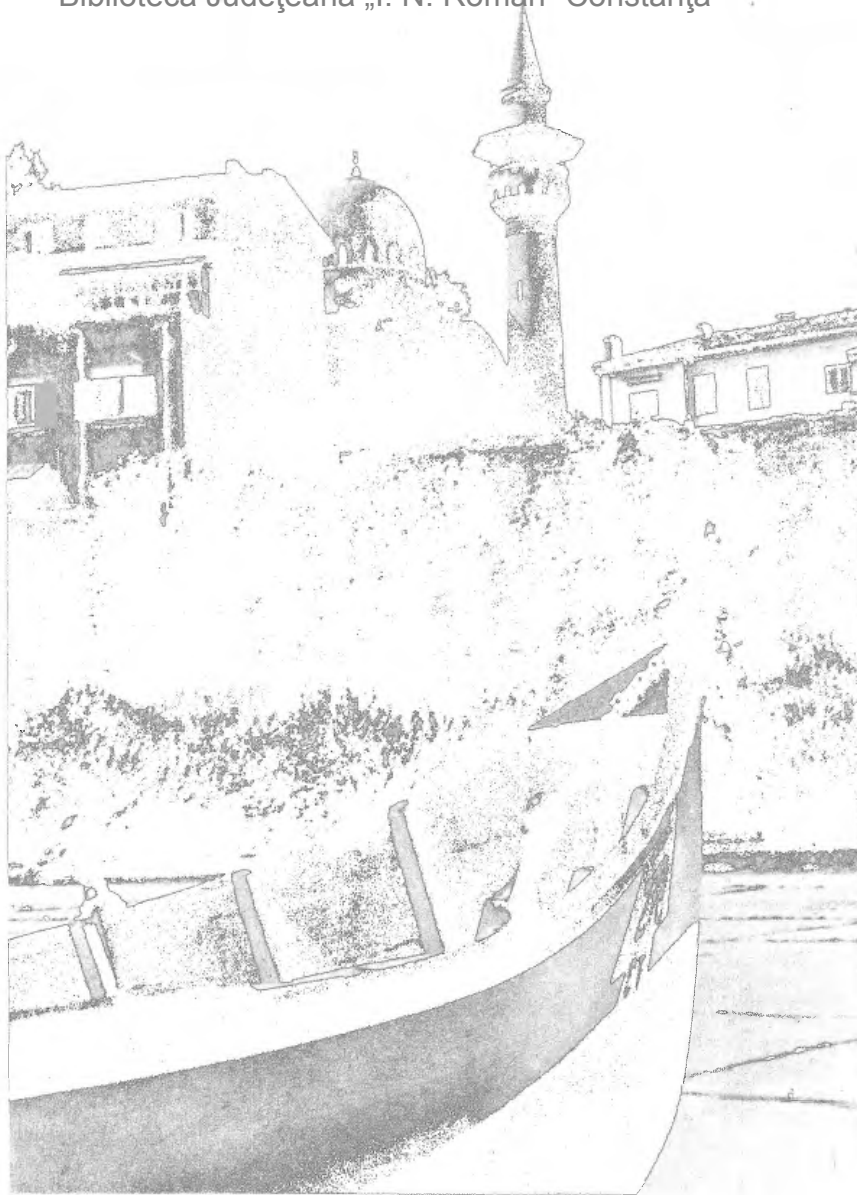
Plaja de la Movilă, 1908



Presa estivală

Costumul de plajă al
bunicilor





Turnul geamiei din Constanța, văzut din portul Tomis

Proiect co-finanțat AFCN





Statuia lui Anghel Saligny, inginerul vizionar

vecie, parcă pentru a împlini un blestem. Cine își închipuia, doar cu două decenii în urmă, că Mangalia, uitată și colbuita urbe, va deveni o nouă, fascinantă constelație, în galaxia litoralului românesc?

Minunea renașterii mangaliote s-a înfăptuit în trei etape: prima, între 1957-1961, când se construiește un nou centru civic — din păcate, neinspirat ca rezolvare urbanistică — compus din câteva blocuri, o casă de cultură (cu o fațadă monumentală, în mozaic, semnată de Jules Perahim și Mac Constantinescu) și un cazino, dominat de silueta unui bloc-monstru, cu cinci etaje, înălțat înainte de război, tot atunci s-au amenajat o frumoasă faleză și plaja — care, cu nisipul ei auriu, poate concura cu oricare alta de pe litoral —, s-au construit câteva hoteluri turistice, Sanatoriul balnear și, în incinta mai vechiului sanatoriu T.B.C.-osteoarticular, a fost ridicat un edificiu central, cu instalații moderne, A doua etapă a început în anul 1965, când buldozerele au mușcat pământul arid de la Comorova și, albă ca o mireasă, a apărut stațiunea Neptun (care împreună cu surata ei de mai la nord, Olimp, realizată în 1970-1972, totalizează 33 de hoteluri cu 13 514 locuri). S-au aprins apoi celelalte stele: Jupiter, la sud de Neptun (14 hoteluri cu 10 147 locuri), Venus și Aurora (35 hoteluri cu 10 147 locuri), Saturn, care face legătura cu Mangalia (18 hoteluri cu 8 846 locuri). În sfârșit, a treia etapă s-a declanșat în 1973, când conducerea de partid și de stat a hotărât să dezvolte portul Mangalia și să se construiască aici un mare șantier naval, capabil de a lansa nave de 55 000 t.d.w.

Și iată, Callatisul reînviat din cenușă, mai frumos și infinit mai puternic, prin înțelepciunea unei conduceri care a stat, în permanență, cu fața spre mare, spre lume...

Celatea Callatis a fost întemeiată în secolul al VI-lea î.e.n. de către grecii din Heracleea Pontică, oraș de pe țărmul Asiei Mici, pe locul unei vechi așezări trace, numită Acervatis sau Cerbatis. Practicând un comerț intens cu produse agricole, atât de abundente în ținuturile pontice, cetatea ajunge la o mare înflorire, care atinge apogeul în sec. IV-III î.e.n. Avarii, în secolul al VI-lea e.n., în vijelioasa lor năpustire la Dunărea de

Jos, distrug Callatisul din temelii. Timp de secole, după dezastrul avar, cetatea intră în noaptea lipsei de atestări istorice. În veacul al XII-lea, o hartă pisană indică, pe locul fostului Callatis, localitatea Pancala (care, în greaca bizantină înseamnă „frumoasa“). Turcii, stăpînitorii de mai târziu ai fostei Scythia Minor, îi zic Mangalia, nume care s-a păstrat pînă în zilele noastre.

Este interesant însă de remarcat că în vechime nu numai perimetrul cetății callatiene a fost populat, ci întreg țărmul mării, spre nord. Cu prilejul săpăturilor efectuate în zona stațiunii Neptun, au fost descoperite elemente care dovedesc fără putință de tăgadă că, în aceste locuri, malul mării a fost locuit din vremuri imemorabile. Vase-urnă de mari dimensiuni, ornamente cu motive aparținînd perioadei de trecere de la neolitic la epoca bronzului, precum și vase întregi sau fragmente atestă existența unei necropole geto-dace din sec. IV-III î.e.n. În apropierea stațiunii Venus, după aplatizarea unui tumul, au fost scoase la iveală elemente de ofrandă dintr-un mormînt din sec. II e.n., amforete și cupe frumos ornate, oglinzi miniaturale de bronz și coliere din mărgelile de sticlă. În pitoreasca zonă a stațiunii Olimp a fost descoperit un splendid sarcofag de marmură, datat în jurul anului 150 e.n., aparținînd unei femei în vîrstă de circa 45-50 de ani, de origine nobilă, care își avea, probabil, în împrejurimi domeniile. Obiectele găsite au uimit prin nemaipomenita lor conservare: cîteva perechi de încălțăminte din plută și piele aurită, două casete de lemn cu sticlute și ustensile de uz cosmetic, piepteni, precum și bijuterii splendide, lucrate în aur, cu deosebit rafinament, cercei, coliere și o coroniță împodobită cu pietre prețioase...

Sîntem în mijlocul secolului al XIX-lea. Cum arăta, în veacul trecut, ținutul dintre Mangalia și Constanța? Iată mărturia doctorului F. Quesnoy, publicată în marea revistă „L'Illustration“ din anul 1854: „Acest oraș (Mangalia-n.n.) atît de așteptat de noi este la fel ca celelalte localități parcurse, adică o îngrămădire de colibe ruinate, ai căror locuitori s-au retras în fața trupelor invadatoare“ (era în timpul războiului Crimeii — n.n.). Ce vede, mai departe, dr. Quesnoy? „Lacuri, mlaștini, localități distruse, este tot ce am putut

întâlni între Mangalia și Kiustenge; în timpul a două lungi zile am mers în condiții cu totul neplăcute printre ierburi încâlcite, împletite. Cîteva turme de cai sălbatici și stoluri de păsări care zburau deasupra lacurilor, cînd ne vedeau apărînd, erau singurele ființe care anunțau că viața este posibilă în aceste triste ținuturi”.

Deci, între Mangalia și Constanța, numai cîmpie și ierburi. Nimic altceva. Prin 1904-1905, Ministerul agriculturii și domeniilor proiectează plantarea unei păduri în perimetrul „Comorova”. Silviculorul șef, însărcinat cu realizarea planului de împădurire, raportează: „Terenul este un platou situat la înălțimea de 30 metri deasupra nivelului mării, avînd o înclinare dulce spre partea de est. Solul este argilo-nisipos, profund și fertil. Este însă tare și atît de plin de pir, încît cu 5 perechi de animale robuste abia se poate ara pentru culturile agricole. Apa se găsește la adîncimi diferite între 10-41 m, după puțurile construite. Perimetrul este depărtat numai 1 km de țărmul mării, ceea ce face ca climatul localității să fie umed și să favorizeze vegetația forestieră”. În total, între anii 1903-1906 au fost însămîntate, la Comorova, 5 hectare și 13 ari și repicate 8 hectare și 15 ari, cu 1 167 041 puieti (salcîm, glădiță, frasin, dud, caiși, castani, pruni, oțetari, stejari).

Plantația de acum treisferturi de veac a devenit astăzi o pădure matură, cu copaci viguroși, populată, în ultimii ani, cu fazani și cu căprioare. Și, printre stejarii umbroși, vilele și hotelurile albe ale Neptunului. Iar mai departe, dincolo de Olimp, pe malurile Tatla-geacului, pînă la șoseaua Mangalia-Constanța, nesfîrșitele podgorii și minunatele plantații cu piersici... Pe fostul lac Comorova s-a amenajat restaurantul „Insula”, unitate de referință a industriei noastre turistice, și o bază nautică cu bărci și hidro biciclete.

Dar să ne întoarcem la Mangalia, 5 km mai la sud, fostul Callatis. Aici s-au descoperit 33 de izvoare de ape minerale mezotermale (21-25°C), bogate în sulf (7-12 miligrame la litru), în electroliți, clor, carbon, calciu, magneziu. Și nămol sapropelic — cu calități asemănătoare celui de la Techirghiol — suficient pentru... 200 de ani. Apa sulfuroasă de la Mangalia întrunește aceleași virtuți tămăduitoare ca izvorul nr. 10 de la

Olănești. Apele unui izvor au fost captate și pompate pînă la parterul Sanatoriului balnear — unitate de renume a bazei de tratament de pe litoral —, unde s-a amenajat o fîntînă. Un izvor cu apă vie! Sanatoriul din Mangalia tratează 25 000 de pacienți anual. Apele minerale mangaliote sînt indicate pentru: gastroduodenită hiperacidă, sensibilitate gastrică, dischinezii biliare, dispepsii, enterocolite de natură neuroendocrină, colecistite, litiază hepatică și biliară, sechelele hepatitei virale etc.

Și la Mangalia, ca și la Eforie și Techirghiol, activitatea turistică se desfășoară non-stop. Bazinele acoperite, instalațiile cu apă sulfuroasă, cabinele cu nămol, sălile de tratament sînt, în sezonul rece, într-o agitație febrilă. Se lucrează pentru sănătate...

Iar în afara sanatoriilor, hotelurilor și piscinelor acoperite se muncește de zor: flota noastră maritimă are nevoie de noi și noi nave. Și, fostul Callatis, după treisprezece secole de ruină și uitare, devenit, azi, al doilea oraș ca mărime și importanță al litoralului, se pregătește să intre în viitor.

Costumul de plajă al bunicilor

Curioase sînt oscilațiile pudorii. Știut este că, în Grecia antică, atleții evoluau complet dezbrăcați — fără să mai vorbim de scandaloasa impudoare a orgiilor romane. Douăzeci de secole mai târziu, eroul din celebrul roman al lui Giuseppe Tomasi di Lampedusa nu-și putea aminti să-și fi văzut soția, în timpul unei îndelungate căsnicii, altfel decît îmbrăcată! André Maurois spunea, în „Istoria Angliei”: „Îndrăzneala comediilor din timpul Restaurăției (sec. al XVII-lea — n.n.) va stîrni uimire în secolul al XIX-lea; Taine se va întreba cu dezgust cum le-a putut tolera vreodată publicul. Secolul al XX-lea, mai amoral, va remarca din nou vioiciunea, nostimada lor, și în 1935 Londra va aplauda *Femeia de la țară* a lui Wycherley, care în 1865 ar fi fost găsită intolerabil de scandaloasă”.

Cu totul nostim ni se pare, azi, costumul de plajă de acum șapte decenii. Dacă privim ilustrațiile din epocă, putem observa că bunicii și străbunicii noștri populau plajele mai mult îmbrăcați, folosind cu stăruință umbrele, corturi, șezlonguri și mici umbrare din răchită, care semănau izbitor cu gheretele de sentinelă. Cînd intrau în apa mării, ei, bunicii, îmbrăcau un costum complicat, costum descris, într-o broșură apărută la Constanța în 1909 („Tratamentul marin”) de doctorul Cernat. «Cel mai bun costum de baie — apreciază ironic medicul constănțean — este a nu avea nimic pe corp; totuși nu trebuie să se neglijeze „conveniențele”.

Costumul de baie se compune dintr-un pantalon scurt și o mică bluză decolorată sau dintr-un pantalon cu corsagiu, făcute dintr-o singură bucată. Haina aceasta trebuie făcută dintr-o lână ușoară, de culoare mai mult deschisă, astfel ca să poată fi îmbrăcată și dezbrăcată lesne, să nu jeneze mișcările și să nu împiedice contactul direct al apei cu corpul».

Cum arătam în capitolele precedente, toate băile din orașul Constanța (de lângă hotelul „Carol“ și de la „Vii“), precum și cele din Mamaia, aveau pavilioane separate pentru bărbați și pentru femei, iar schema personalului de la Mamaia prevedea un controlor bărbat și un controlor femeie pentru bilete, deși scăldatul se făcea în costumul descris. Când, în 1887, Delavrancea a vizitat băile de la „Vii“, avea să se minuneze de această ciudată despărțire :

„La finele scărei — notează scriitorul — se fac două drumuri : la stînga băile doamnelor, la dreapta ale domnilor. Pentru ce la stînga doamnele și nu bărbații ? Pentru că-n stînga este inima, zicea un tînăr parlamentar.

Oricum ar fi, pentru ce această despărțire ? Bărbații într-o parte și doamnele într-alta, nu se vede pe niciăieri în străinătate. Mister oriental ? ! (...)

Stăruia a nu-nțelege separațiunea...”

La 30 iunie 1890, primarul Constanței face o plîngere către comandantul portului :

„Între cheiul genoves și port se găsesc două localuri de băi, din care unul de doamne, cel mai apropiat de port. Astăzi am văzut cu părere de rău că marinarii de la navele de resbel ce staționează în port au venit cu bărci și s-au scăldat în mare în apropiere de băile doamnelor. Vă rog Domnule căpitan ca în interesul bunei cuviințe, precum și pentru ca doamnele să se poată scălda în băile ce le sînt destinate, să binevoiți a lua dispozițiuni de a nu se permite marinarilor de a se scălda lângă băi și nici a staționa în bărci în fața băilor”.

Mai tîrziu, prin 1899, o ordonanță a primăriei interzice „în interesul moralității publice” scăldatul în mare

liberă și fixează anumite locuri pentru accesul la plajă. De asemenea — firește tot „în interesul moralității“ — în regulamentul întocmit cu prilejul deschiderii, în 1906, a băilor de la Mamaia există o prevedere care interzice ... „fotografierea persoanelor în timpul scăldatului“. Sînt indicii să credem că această interdicție va fi fost respectată, deoarece ilustrațiile din epocă, avînd, în prim plan, persoane care se scaldă, sînt foarte rare deși putem pune sărăcia mărturiilor fotografice și pe seama precarității mijloacelor tehnice.

Dacă azi este cu neputință să vezi pe cineva în costum și cravată pe plajă, în iulie — și nu numai pe plajă, dar chiar pe stradă —, în primii ani ai secolului nostru eticheta era la mare cinste, costumul și papionul ori cravata fiind „en vogue“. Într-o fotografie din anul 1911, pe plaja din Eforie, doi prieteni: Delavrancea (care cu două decenii mai înainte se arăta mirat de despărțirea pe sexe a pavilioanelor băilor de la „Vii“) și Vlahuță. Ambii, înveșmîntați în costume închise, cu pălării, stau jos, direct pe nisip, la marginea unui cort, în plin soare și joacă o partidă de cărți (este adevărat că Vlahuță, lăsînd la o parte conveniențele, și-a scos ghetetele, care odihnesc alături...).

După primul război mondial, costumul de plajă al bărbaților se simplifică mult, fără a se mai deosebi de cel de azi. Cel al femeilor însă, pînă prin anii '30, era format obligatoriu dintr-un combinezon ce acoperea cea mai mare parte a trupului.

Un deputat constănțean se plîngea, cu o jumătate de veac în urmă, primăriei, că la bufetul din Mamaia, aflat chiar pe malul mării, vin persoane în costum de plajă, în ciuda unei ordonanțe municipale care oprea acest lucru. Cotidianul local „Dacia“ a publicat plîngerea cu pricina sub titlul „Indecența la Mamaia“, în care, într-un autentic stil caragialesc, deputatul, indignat, scria :

„Decît, domnu' primar, am constatat și eu ceva în urma ordonanței d-vs: că, pe lîngă oameni și femei decent îmbrăcați sau costumați în halaturi și cu papuci sau pantofi în picioare și cu simțul pudorii

întru-cîtva neatrofiat, bufetul e invadat de tot felul de goliciuni, spete scorjite, mîini și picioare dizgrațioase care te inoportunează și mai ales de indispun". Acest vajnic apărător al moralității publice cerea, nici mai mult nici mai puțin, autorității municipale să aducă poliția la Mamaia „pentru păzirea decenței”!

Strict interzis!

Ce-ar fi zis vrednicul deputat la vederea unui costum „bikini” ?

Ceva despre Salvamar

Cu bărcile sale albe — uriași pescăruși — presărate, de-a lungul țărmului înspumat, de la Năvodari la Mangalia, vîslite de băieți voinici, cu părul și sprîncenele aurite de soare, cu pielea arămie, aproape neagră — cine nu tinjește după un asemenea „bronz“? — „Salvamarul“ (cuvînt familiar în glosarul nostru de vacanță) veghează ca sutele de mii de turiști ai stațiunilor noastre maritime să fie feriți de capriciile mării, dar și — nu arareori — de propria lor nesăbuiță; pentru că — de ce să n-o spunem? — abia sosiți la mare, unii oaspeți ai litoralului sînt tentați să se considere veritabili argonauți, nerăbdători să ia cu asalt întinderile albastre, sfidînd cele mai elementare reguli de prudență.

Marea este periculoasă pentru ce-i ce n-o cunosc. Au fost cazuri cînd buni înotători, nefamiliarizați cu marea, s-au pierdut în adîncurile ei, fie din pricina panicii stîrnite de spargerea valurilor, de gustul neplăcut al apei înghițite involuntar, fie din pricina ivirii unor curenți neașteptați. Dar cel mai grav pericol pentru cei ce nu știu înota (sau înoată prost) îl constituie faptul că fundul mării nu este uniform — locurile puțin adînci alternează imprevizibil cu locuri mai joase și, îndată ce omul n-a mai simțit sub tălpi siguranța solului, accidentul e gata. Adesea, cu urmări tragice.

Pe vremea începuturilor activității balneare nu au existat nici un fel de preocupări pentru asigurarea securității celor ce frecventau plajele constănțene. În-

ființarea unor pavilioane pentru băi a pus și problema siguranței „baigneurilor” și „baigneuserlor”.

Întrii modalitate a avut un caracter de prevenire, de atenționare — asemănător cu sistemul geamandurilor practicat în zilele noastre — și consta în încercuirea locului de băi cu un fel de țarc făcut din pari înfiți pe fundul apei, legați între ei cu funii. Firește, sistemul nu prezenta siguranță, deoarece, „temerari”, baigneurii dezertau, trecând pe sub ori pe deasupra frînghiilor. Așa că, primăria, care dădea băile în arendă, hotărăște să angajeze un barcagiu — cu 60 de lei lunar — ce urma, folosind barca urbei, să facă oficiul de salvator. Barca se numea „Constanța”, iar barcagiul... Mihail Constanțeanu.

Cum însă cei săraci nu-și puteau permite luxul de a cumpăra bilete la băile amenajate, și deci frecventau locurile neasigurate, prin 1899 primăria hotărăște un loc anume și pentru ei închis cu pari de stejari legați cu frînghie.

Și stațiunea Mamaia, la înființare, în 1906, a fost prevăzută cu un barcagiu, plătit cu 200 de lei pe tot sezonul, de astă dată de antreprenor. Mai târziu, tot la Mamaia, sînt angajați un barcagiu și doi salvatori, instruiți special. Barcagiul — care era șeful, fiind și proprietar al bărcii — trebuia să se prezinte, înaintea începerii sezonului, la căpitănia portului ce urma să-și dea avizul dacă barca este în regulă și este dotată cu cele necesare pentru operațiunile de salvare. În contract se prevedea ca barcagiul și oamenii săi să nu părăsească stațiunea înaintea plecării ultimului tren spre Constanța (1930).

Un serviciu, organizat special, pentru salvare nu a existat pe litoral pînă în 1930. Atunci a fost constituit „Salvamarul” sau „Societatea de salvare a naufragiaților din apele teritoriale românești”. Tot în acel an, parlamentul țării a votat o lege care să garanteze societății veniturile necesare. Primei stațiuni „Salvamar”, amenajate la Constanța, i s-a asigurat următoarea bază materială: două bărci (una de 18 m lungime, cu două motoare și alta de 10 m, cu un motor), un tractor, o camionetă și o remorcă prevăzută cu echipamentul necesar pentru legătura cu nava naufragiată, o ambulanță,

semafoare, radio etc. Pentru documentare tehnică, „Salvamarul“ a apelat la societăți similare străine, ca „Royal National Lifeboat Institutions“ sau „Société Central de Sauvetage des Naufragiés“. Printre atribuțiile „Salvamarului“ era și înființarea unui sistem de salvare pe plajele balneare. În 1934 s-a făcut începutul organizării salvării în stațiunile de pe litoral, început modest, dar primit foarte favorabil de beneficiari. Din păcate „Salvamarul“ acelor vremuri — ca multe instituții de folos social din acei ani — trebuia să apeleze, pentru a supraviețui, la subvenții publice, fapt care îi limita considerabil puterea de acțiune.

Ulterior, atribuțiile inițiale ale Salvamarului — odată cu marea dezvoltare a flotei noastre maritime — au fost împărțite: salvarea de pe coastele țărmlui românesc a navelor naufragiate a fost preluată de „Navrom“, iar salvarea de pe plajele stațiunilor balneare de Întreprinderea de transporturi auto (I.T.C.), apoi de Întreprinderea de gospodărie comunală, ambele aparținând de Consiliul popular municipal Constanța. Ministerul Sănătății, prin organele județene, asigură asistența medicală a „Salvamarului“.

Astăzi, în toate stațiunile noastre maritime există puncte Salvamar, dotate cu o serioasă bază materială și cu personal bine instruit.

Deci, când auzim fluierul omului îmbrăcat în alb, aflat în barca „Salvamarului“, să nu ne supărăm: înseamnă că ne-am îndepărtat de semnele care indică apropierea apelor adânci, înseamnă că viața ne este în pericol. Acestor oameni, cu pălării și maiouri albe — foști marinari, pescari, studenți în vacanță, toți oameni ai locului, buni înotători — mulți le datorează bucuria de a mai trăi și munci printre cei dragi, de acasă...

Marea e periculoasă! Să nu ne lăsăm, deci, furați de neîntrecuta ei frumusețe...

Divertisment și sport la Pontus Euxinus

Turistul francez Robert Lavorel declara, în timpul unui sejur la Eforie Nord, în vara anului 1977 : „Am venit în România cu toată familia — soția, mama și trei copii. Deci, trei generații. Cu toții ne simțim foarte bine, pentru că fiecăruia i se oferă posibilitatea de a petrece o vacanță foarte frumoasă“.

Un sejur la mare înseamnă nu numai odihnă, cură heliomarină ori tratament, un sejur la mare înseamnă, pentru toate vîrstele și pentru toate gusturile, o petrecere atît plăcută, cît și utilă a timpului de vacanță, deoarece aici s-a creat o adevărată industrie de divertisment : baruri, restaurante cu specific, discoteci, bowlinguri, baze sportive, parcuri de distracții. La acestea se adaugă concursurile (de toate felurile), întrecerile sportive, excursiile etc. etc.

Ciudat oraș, Litoralul. Un oraș al odihnei, cîntecului și dansului. Ca în basmul lui Collodi.

Serile, la mare, vara, au un farmec cu totul neobișnuit. Păsărind plajele, pe care mai zăbovesc doar îndrăgostiții (de mare, firește), oamenii populează parcurile, restaurantele, discotecile, bowlingurile. Briza iscată din ape alungă zăpușeala zilei, îți sărută pieptul și brațele, iar pe obraji se prelinge, sărată, mireasma mării. Promenadele sînt arhipline, multicolore, de o veselie buimacă. Și muzică, muzică pretutindeni. Și vuietul valurilor.

Litoralul este, nu încapă îndoială, un oraș ciudat. Dacă închizi ochii minții și privești stațiunile balneare într-o zi de iulie sau de august, vezi un oraș ai cărui locuitori nu fac altceva decât să stea la soare și să se distreze. Ar fi în stare 200 000 de oameni, aflați într-un lung concediu de patru luni, să creeze o animație atât de continuă, atât de mereu vie? Nicidecum. Sînt convinși că, în ultimele zile, cei 200 000 ar muri de plictiseală. Efervescența uluitoare a vieții estivale de pe litoral este determinată de neconținută „primenire” a acestei populații, venită la mare, în „serii”. Și fiecare serie de turiști sosește pe litoral cu o nouă și nestăpînită dorință de destindere, de distracție. Populația stațiunilor este ca apa din albia unui rîu de munte: mereu alta, mai proaspătă, mai vijelioasă ... Un rîu de două milioane de oameni curge timp de patru luni, prin albia stațiunilor litorale...

Sîntem la Mamaia în 1980. Restaurante și orchestre: la barul „Melody” — formația „Tigrii”, condusă de Sile Constantin; la „Orient” — formația „Mini-Max”; la restaurantul „Hanul piraților” — spectacol prezentat de un colectiv artistic de la Teatrul muzical „Nicolae Leonard”; la „Parc” — „Europolis”; la „Perla” — „Grup '74”; La „Aurora” — „Odeon”; la „Dacia” — „Sonor”; la „Flora” — „Depold”; la „Meridian” — „Clasic XX”; la „Internațional” — „Ionel Banu”; la „Dorna” — „Grup 2005”; la „Albatros” — „Orfeu 2” ... La restaurantul „Picadilly” — tot din Mamaia — altă atracție: un circuit intern de televiziune în culori: filme documentare, de lung metraj, de animație.

În celelalte stațiuni, aceeași grijă a organizatorilor vacanțelor maritime pentru destindere și divertisment. La Eforie Nord, restaurantul „Nunta Zamferei” a devenit celebru prin programele folclorice prezentate de artiști de marcă; tot aici, la restaurantul „Perla mării” cîntă formația „Stelele Timișoarei”, iar la restaurantul grădină „Junion”, Romica Puceanu și formația sa. Turiștii din Eforie Sud pot petrece momente de destindere cu formațiile „Archeopterix” (la restaurantul „Măgura”), „Amicii” (la „Cosmos”), „Univers” (la „Flamingo”), „Phonolog” — R.D.G. (la „Mercur”). Alte grupuri instrumental-vocale și formații artistice pe litoral: ansam-

blul „Brîulețul“ din Constanța la restaurantul „Crama“ și „Calul Bălan“ din Neptun; formația „Vilmanyi“ la barul „Internațional“ din Olimp; „Perla“ — formație condusă de Paul Negoită la barul „Paradis“ din Jupiter; grupul „Continental“ la barul „Calypso“ din Venus; „Beta“ la restaurantul „Mercur“ din Saturn...

O altă atracție a litoralului: restaurantele cu specific, creații ale fanteziei și bunului gust. Localuri de tradiție au devenit: „Hanul piraiilor“ din Mamaia, „Nunta Zamfirei“ din Eforie Nord, „Calul Bălan“ și „Popasul căprioarelor“ din Neptun, „Pelican“ din Saturn și, firește, restaurantele satului de vacanță „Constanța“.

Tot ce e mai nou în muzica ușoară, pop, folk, de jazz românească și universală se află în căutatele discoteci ale litoralului: la Mamaia: „Select“, „Perla“, „Cazino“, „Colibri“, „Bingo“; la Eforie Nord: „Potcoava de aur“, „Vraja mării“; la Eforie Sud: „Orizont“, „Vieneză“, „Cazino“, „Grota nimfelor“; la Jupiter: „Tineretului“; la Venus: „Egreta“; la Saturn: „Cerna“, „Bowling“; la Mangalia: „Cazino“. Discotecile sînt, totodată, citadele ale dansului modern. Balerini talentați fac, în fața amatorilor de dans, demonstrații de mare clasă.

Sportul ocupă și el un loc deosebit în ansamblul activităților de divertisment, în stațiunile de la Pontul Euxin. Iată cîteva competiții sportive devenite tradiționale: „Turneul internațional de box „Mănușa litoralului“; Trofeul „Tomis“ — manifestare dedicată voleiului; „Raliul eleganței“; Turneul internațional al speranțelor la tenis; Regata de yachting de la Mamaia etc. etc.

Sporturile nautice au o puternică bază în stațiunile maritime. La Mamaia, pe lacul Siutghiol (hidrobiciclete, bărci cu rame, schi nautic, teleschi nautic — pistă circulară cu o lungime de 1 400 m —, iole; la Neptun, pe lacurile 1 și 2 (bărci și hidrobiciclete); la Jupiter, pe lacul Tismana (bărci și hidrobiciclete, iar pe mare iole); Eforie Nord, pe lacul Belona (hidrobiciclete).

O manifestare pionierească de mare amploare este Mitingul aviatic și nautic. În program: expoziții și în-

tregeri de aero și navomodele, rachete, zmee, cantin-guri.

Amatorii de excursii marine pot face plimbări cu nave speciale, aflate în portul „Tomis“, între care se remarcă silueta elegantă a goeletei „Speranța“, iar pe lacul „Siutghiol“ se poate călători spre Insula Ovidiu cu vapoarele „Steluța“ și „Luceafărul“.

Cum navigația solitară a căpătat, în zilele noastre, dimensiunile unui sport la modă, litoralul românesc începe să fie vizitat de ambarcațiunile navigatorilor singuratici, acești neînfricați luptători cu capriciile apelor. Iată, în 1975, debarcând în portul de agrement Tomis, unde își are baza „flota“ navigatorilor amatori constănțeni (amenajat, pe atunci, cu pitoreștile decorațiuni ale serialului de televiziune „Toate pinzele sus“, după cunoscutul roman al lui Radu Tudoran), navele poloneze „Lechita“, „Polonas“ și „Bias“, venite din Szczecin și cuterul vestgerman „Calvados II“, comandat de Rudolf Zirklevski, inginer originar din Dortmund, însoțit de studentul Klaus Niegand. În vara anului 1980, un alt eveniment nautic în portul Tomis: plecarea într-un voiaj până dincolo de Dardanele, timp de 45 de zile, a iachturilor „El Constanța“ (condus de Boris Cazac), „Traian“ (condus de Mihai Stănescu) și „Hai-Hui“ (condus de scriitorul Radu Teodoru), cu escale la Varna, Istanbul, Salonic, Atena, Rodos.

Neîndoios, printre posibilitățile de destindere, de mare popularitate se bucură bowlingurile (bowlingul din Mamaia este vizitat zilnic de 4 000—5 000 persoane; instalații: 12 piste de popice pentru adulți și 2 pentru copii; 50 de „flipere“ — jocuri pentru copii; 4 biliarde clasice; 15 jocuri Bingo, iar sala e dotată cu aer condiționat). Alte săli de jocuri mecanice pe litoral: la Eforie Nord, Eforie Sud, Olimp, Neptun și Saturn.

La Mamaia, între hotelul „Parc“ și satul de vacanță se află „Luna Parc“. Dotări: un miniscuter, un babyyear cu o pistă ovală de 200 m, pe care se pot obține „recorduri“ de viteză cu mașinuțe și motociclete; electroscuter, parașută; labirint cu oglinzi; pistă de carting înzestrată cu mașinuțe ce pot atinge o viteză de 20 km pe oră. Șahiștii au la dispoziție un ... maxi șah (masa are 4×4 m, iar figurile 30—40 cm). Parcuri de dis-

tracție și la Saturn. Venus, Neptun. Și, în toate stațiunile, terenuri de tenis și minigolf.

O creație recentă este „trenulețul vacanței” (o replică modernă a fostelor trenuri ce duceau, cîndva, la „Vii” și la Mamaia?), din jurul lacului Tăbăcărie, un complex feroviar liliput, cu gări, poduri și, desigur, pasageri.

Prin originalitate și, mai ales, prin succes de public se remarcă luptele tătărești (Kureș), manifestare sportivă organizată la Techirghiol în cadrul „Serbărilor mării”, la care participă zeci de luptători din județele Constanța și Tulcea, precum și sportivi din țară aflați pe litoral ca turiști. Marele premiu ... un berbec (în ultimii ani au participat aproape 900 de luptători și peste 170 000 de spectatori; s-au cîștigat 34 de berbeci). Luptele sînt precedate de fotbal, gimnastică și încheiate cu focuri de tabără.

Un concurs deschis tuturor turistelor aflate la mare, fără nici o condiție prealabilă (nici chiar în ce privește vîrsta!) este „Miss Litoral”. Competiția, de un neobișnuit farmec, se desfășoară în faze preliminare, în stațiunile Mamaia, Eforie Nord, Eforie Sud și Mangalia. Prezentarea în fața juriului se face în costume de plajă și în ținută de seară; concurentelesusțin și o probă artistică (recitare, dans, cîntec, pantomimă). Marele premiu: un sejur de 14 zile, pe litoral, în anul următor. Cîștigătoarele rîvnitului trofeu din ultimii ani: în 1977 — Patricia Gadioux — Franța; în 1978 — Mariola Kłodowski — Polonia; în 1979 — Renata Budai — România; (în 1980 concursul nu a avut loc).

Și pentru copii se organizează un concurs de frumusețe: „Copilul soarelui”. Iată-l, în 1980, pe cîștigătorul marelui premiu (un sejur gratuit pe litoral): micuța Beatus Delia Repka din Baia Mare, în vîrstă de 6 ani!

Pe cînd un concurs „Mister Litoral”?

Cea mai intensă activitate de divertisment se desfășoară însă în cadrul „Serbărilor mării”, manifestare devenită tradițională (în 1981 a XII-a ediție), o adevărată fiesta a litoralului. O săptămînă (la începutul lunii august) de continuă sărbătoare. Serbările sînt deschise, în prima zi, de o fermecătoare paradă a portului popular și continuă printr-o mare varietate de manifestări,

litoralul devenind literalmente o scenă în aer liber, o patrie a muzicii și dansului.

Cum se distra, pe vremuri, lumea la mare?

Pe la 1860, când fostul Tomis abia se reîntrupa, după o agonie de secole, englezii — constructori ai unor instalații portuare și ai liniei ferate pînă la Cernavoda — organizau baluri într-o clădire de piatră ridicată tot de ei cam pe lîngă unde se află astăzi poarta nr. 1 de intrare în port.

În timpul războiului 1877—1878, vicontele Alfred de Caston, aflat în Dobrogea pe lîngă consulatul francez din Tulcea, se mira de mulțimea „café-chantanturilor”. „Nu există orășel — nota vicontele — care să nu fi avut *Café-concertul* lui. Am găsit două la Tulcea, unul la Kiustenge, unul la Cernavoda și, făcîndu-și intrarea la Babadag, prietenii mei și eu ne-am întîlnit cu o trupă de artiști — muzicanți (6 femei și un bărbat)”. De Caston nu-și poate ascunde ironia „*Café-chantantul* este, se pare, un puternic agent civilizator...” Nobilul francez a avut prilejul să cunoască și hotelurile dobrogene din acei ani. Ar fi locuit, în Tulcea, la hotelul „Turcia”, „... excelentă și recomandabilă casă”, unde a fost însă imposibil să găsească o ceașcă de ceai sau un pahar de coniac. „Dealtfel — scria vicontele — toate hotelurile din Dobrogea, cu excepția celui din Kiustenge, pare că sînt croite de același patron”.

Prin 1880, o mare atracție a Constanței era, de bunăseamă, „casinul” sau „Kursaal”-ul: o baracă de lemn, instalată pe bulevard (pe locul Cazinoului actual, construit mult mai tîrziu), care cuprindea o sală de dans, două săli de lectură (aici se puteau citi ziare și reviste ca „Telegraful”, „Figaro”, „L'Illustration Universelle” etc.), două săli de jocuri și o terasă la malul mării. Intrarea la Kursaal se făcea pe bază de abonamente sau bilete, ale căror prețuri variau de la caz la caz astfel: abonamentul era de 50 lei pentru o familie de două persoane; familiile mai numeroase plăteau cîte 10 lei în plus de fiecare persoană. Intrarea la baluri — distracția preferată a timpului — era de 2 lei de persoană și de 3 lei pentru familie.

Primăria închiria, ca și băile, cazinoul unui antreprenor. Printre aceștia — ca o curiozitate — s-a aflat și

unicul fiu al povestitorului din Humulești, care — cum spunea G. Călinescu — „nu era nici deștept și n-avea nici vreuna din însușirile tatălui” (fiul lui Ion Creangă ar fi ținut și o plăcintărie la băile de la „Vii”). Gazeta „Farul Constanței” scria, în numărul din 9 august 1880, despre Cazino: „Pe bulevard, în apropierea farului, s-a construit un frumos salon unde se strânge publicul pentru a petrece. Necesitatea lui era simțită de toată lumea. Situat pe malul mării, împodobit cu drapele și destul de spațios, a devenit locul de întâlnire al tuturor. Ziua se consumă, se cântă la piano, seara se joacă la sunetele muzicii militare”.

Delavrancea, în timpul periplului său euxin de la 1887, avea să „dănțuiască” și el la unul din balurile de la „casin”. Scriitorul va povesti: „În port, marinari români și marinari englezi. *Cocatrix* (navă engleză ce supraveghea instalațiile portuare — n.n.) petrecea vara la Constanța; comandantul și locotenentii săi sunt vizitatori nelipsiți ai balurilor și petrecerilor organizate la Casino, la hotel Carol sau pe bulevard. Dănțuiesc la bal în mică ținută (pantaloni albi și giletcă cu mîneci) cu nesăturată pasiune. Adevărul mă obligă a mărturisi că au piciorul marin, dar nu-l au dănțuitor (...) Modul cum englezul joacă valsul ... la Constanța, căci poate pe pămîntul englez o fi jucînd astfel, *c'est tout un poème*”.

Clădirea actuală a Cazinoului a fost construită între anii 1904—1910 de arhitectul Daniel Renard (autor, între altele, al proiectului „Athénée Palace” din București), în stil „art nouveau”, cu elemente decorative marine. Prin realizarea acestei importante investiții turistice — Cazinoul se va inaugura la 15 august 1910 — primăria își punea mari speranțe în ceea ce privește creșterea veniturilor comunale, deoarece urbea avea nevoie de fonduri pentru inițierea — pe vremea lui Ion Bănescu — a unor lucrări edilitare foarte necesare. De aceea, la încheierea contractelor de antrepriză a noului edificiu, primăria constănțeană includea clauze cît mai avantajoase pentru oraș. Am în față contractul încheiat pentru perioada 1 mai 1911—1 oct. 1920, cu Alphons Heitz. Antreprenorul trebuia să plătească 30% din încasările brute rezultate din jocurile de cărți și din celelalte jocuri, dacă încasările nu depășeau 300 000 lei (procen-

tul se ridica la 50%, dacă încasările depășeau 800 000 de lei). Taxele pentru jocul de cărți se fixau luându-se drept normă 10% din sumele puse în joc, în afară de prețul cărților. Un club privat (înființat sub auspiciile primăriei), format din 7 persoane, urma să supravegheze regulamentul jocurilor. Directorul, crupierii, supraveghetorii și tot personalul jocurilor intrau în răspunderea antreprenorului. Primăria trebuia să plătească un casier-contabil și să asigure iluminatul. Heitz se mai obliga să clădească un hotel cu 250 de camere, pînă la 15 iunie 1913, pe care urma să-l exploateze, tot el, 50 de ani și să accepte contractul încheiat de primărie cu trupa lui Davilla în timpul sezonului — 15 iunie—15 septembrie.

De regulă, contractele nu erau însă respectate de antreprenorii puși pe căpătuială ușoară, astfel că primăria trebuia, an de an, să caute alți întreprinzători.

„Faites vos jeux, messieurs!“ ... Sume imense se risipeau la jocurile de noroc ale Cazinoului constănțean. Mulți își încercau norocul aici, la Pontus Euxinus, aruncînd în joc bănet fabulos, nemuncit de ei, pe cele 17 mese cu postav verde și sfîrșind nu de puține ori să-și zboare creierii într-o cameră de hotel.

„Lumea bună“ aflată pe litoral se distra de minune. Într-o corespondență din Constanța de la 1880, trimisul special al ziarului bucureștean „L'Independence Roumaine“ scria: «Știți din ultima mea scrisoare că este lume multă aici. Trebuie să mărturisesc că vine din ce în ce mai multă și dacă se va continua așa sezonistii nu vor mai avea unde să fie găzduiți, deoarece hotelurile sînt deja pline. Marți seara, un concert a fost dat, în „Kursaal-ul“ nostru, de domnișoara Carlota Levia cu concursul lui Ludovic Wiest și al fiului său, Franz. Încîntătoarea solistă și distinsul artist au executat diverse bucăți din „Faust“ și din „Bărbierul“. Inutil să vă mai spun succesul obținut. Auditoriul a fost numeros și ales, în care am distins pe miniștrii Turciei și Spaniei, mai mulți consuli cu familiile lor, directorul Căilor ferate și funcționari superiori». În depeșa de pe malul mării, corespondentul bucureștean mai preciza: «Alaltăieri, joi, bal la „Kursaal“. Marchizul de Monaco și

doamna marchiză, care sînt printre noi de patru zile, au onorat petrecerea cu prezența lor». Deci, iată, turiști străini, la Constanța, încă de pe la 1880 !

Uneori — ce să-i faci, la mare sîngele se înfierbîntă ușor — aveau loc și incidente amoroase. Nimic mai firesc — veți zice —, incidente amoroase au existat și vor exista, neîndoios, întotdeauna pe litoral — și nu numai aici. Dar, prin 1912, un asemenea incident a degenerat într-un adevărat scandal public, cu rezonanță internațională. Despre ce este vorba? La 25 iulie 1912, o nobilă nemțoaică — baroana de Hohenaum — venită de la Constantinopol (navele românești erau foarte căutate pentru confortul lor), a poposit la hotelul Europa din Constanța. Împreună cu însoțitoarea ei, baroneasa a descins pe terasa numitului hotel, unde, doi ofițeri de marină, crezînd — ce oroare! — că cele două doamne sînt „chanteuses”, le-au acostat, dornici de o aventură euxină. Baroana nu s-a lăsat însă confundată și, indignată la culme, a protestat autorităților. Caruselul telegramelor a intrat în funcțiune, guvernul se alarmează și scandalul ia sfîrșit cu demisia prefectului județului — C. Pariano — acuzat de a nu fi acționat suficient de energic...

O problemă care a frămîntat mult, în ultimele decenii ale veacului trecut, conducerea urbei constănțene a fost aceea a asigurării unei „muzici”, pentru distracția publicului în timpul sezonului.

Mulți ani, la Cazino, pe bulevard, la hotelul Carol ori în Piața Independenței, lumea a valsat în acordurile „musicilor militare”, care, pe lîngă faptul că erau pitorești, nu cereau sume mari pentru frumoasele lor servicii. Dar cum, nu de puține ori, muzicile din garnizoană plecau, sezonul băilor rămînea descoperit și primăria intra în panică. Astfel că, în 1893, fruntașii comunei se hotărîsc să angajeze o orchestră permanentă, care ar fi asigurat și în perioada sezonului rece desfășurarea balurilor și seratelor organizate de localnici. Orchestra comunală era condusă de un capel-maistru (Theodor Danilciu) — plătit cu 200 lei lunar — și se compunea din 12 instrumentiști, plătiți cu lefuri ce variau între 60 și 80 lei lunar. Iarna, Danilciu și oamenii lui cîntau

la balurile clubului civil, distrînd pe funcționarii publici — care, blazați, plictisiți se considerau exilați la Pont ca altădată Ovidiu — și pe fetele de negustori, bucurătoare că scapă cîteva ore, din atmosfera îmbîcsită de naftalină, pește și brînzeturi a caselor părintești. Pentru a putea subvenționa orchestra, precum și unele lucrări de sezon, primăria a impus celor veniți la mare o taxă de 20 lei de familie, oricît de numeroasă, și 10 lei pentru o persoană, ceea ce, firește, contribuia la scumpirea unui sejur pe litoral. După un an orchestra se desființează și primăria dă iarăși zvon prin țară pentru angajarea unei muzici militare. Receptiv, Ministerul de război dă ordin Corpului al 3-lea armată ca muzica regimentului Putna nr. 10 să cînte pe timpul sezonului băilor la Constanța. Autoritățile locale pe teritoriul cărora se aflau orchestrele militare protestează însă vehement cînd acestea erau trimise pe litoral, dar se pare că înșiși „gagiștii” preferau să vină la mare decît să leșine de căldură și plictiseală în cine știe ce urbe prăfuită...

Aveau loc la Constanța și serbări nautice, un minunat prilej — ca și astăzi — de distracție, de divertisment. Detalii despre o asemenea festivitate marină aflăm tot de la corespondentul special al ziarului „L'Independence Roumaine” (22 august 1881): „La căderea nopții, spectacol extraordinar: iluminăția pe mare organizată de dl. N. Macri, căpitanul portului. În fața bulevardului se află o mare ambarcațiune, armată de luptă, cu sute de lumini de toate culorile (...). Douăsprezece bărci, de asemenea iluminate, înconjurau nava. Lupta a început, dar canonada nu a vut loc, deoarece focurile de artificii înlocuiau artileria. Ostilitățile au durat 20 de minute aproximativ. În momentul abordajului s-au aprins mai multe focuri bengaleze, care, iluminînd cu variatele lor reflexe marea, ambarcațiunile și portul, produceau un efect grandios. Era atîta lume pe bulevard, încît circulația devenise imposibilă. Se auzeau un murmur neconținut, strigăte de admirație, aplauze. Duminică, mare promenadă pe bulevard, pînă la ora zece seara. A început apoi balul, care nu s-a terminat decît tîrziu, în noapte”.

Excursiile cu vaporul erau curente, de o oră sau două pentru sezoniștii cu buzunarele mai strîmte, de cîteva zile pînă la Istanbul sau Cairo — pentru cei cu bani mulți. Desigur, de pe bordul navelor nu lipseau „musicile militare“.

Bunicii noștri vor fi păstrat multă vreme în memorie, ca pe un eveniment cu totul remarcabil, marile serbări organizate la Constanța între 14 august—7 septembrie 1911, în beneficiul sinistratilor de pe urma dezastruoașelor inundații care avuseseră loc în Moldova. Serbările s-au desfășurat în două etape (prima, între 14 și 15 august, organizată de Societatea marinarilor, iar a doua între 19 august și 17 septembrie, organizată de Casino). Spiciuesc din program: la 14 august, ora 14,30, serbare nautică, declanșată de explozia a „două granate“; curse cu bărci cu vele și cu rame, excursii cu vaporul „Împăratul Traian“, serată venețiană, „mari serii de ploaie de artificii“, serenade de mandoline și chitare în gondole, dansul mateloților și dansuri naționale „executate pe un ponton luminat a giorno“, defilare de monștri marini și bărci alegorice, simularea apărării unei cetăți de coastă, spectacol cu o corabie naufragiată, în sfîrșit „mare bombardament naval între o galeră și un torpilor“; serbarea nautică se continuă cu: manevra de salvare a unui vas naufragiat, apariția scafandrilor, sărituri cu biciclete în mare, alergări de cai pe mare, catarg orizontal și vertical cu premii, curse după rațe, curse de sandoline, curse în adîncime pentru scoaterea a diferite obiecte fără costum de scafandru, curse de înot și din nou excursii cu vaporul „Împăratul Traian“; la 19 august are loc inaugurarea Yacht-Clubului Român cu o reprezentație teatrală și bal pe vaporul „Dacia“; la 21 august: excursie pe mare; la 27 august: sosirea triremelor romane, debarcarea în exil a poetului Ovidiu, focuri de artificii și „mare bal“; 28—29 august: campionate de tenis; 3 septembrie: defilarea unui cortegiu istoric, retragerea cu torțe, „bal cu cotilion“; 4 septembrie: alergări de cai la Adamclisi; 5 septembrie: alergări cu patine cu roțile, concurs de patinaj; 6 septembrie: „mari regate“ cu premii; 7 septembrie: serbări la Mamaia, concurs de natație, concurs

de costume de baie; 8 septembrie: „alergări de cai, mare bal cu cotilion“.

La începutul veacului nostru, cînd tehnica nu îşi pusese încă pecetea asupra vieţii cotidiene, alergările de cai erau deosebit de gustate, constituind, mai cu seamă pe litoral, una din marile atracţii ale festivităţilor organizate aici. Din păcate, azi, deşi chiar pe malul mării există o renumită crescătorie de cai de rasă (Herghelia Mangalia) — ce spectacol uluitor oferă graţioasele cabaline alergînd cu faldurile coamelor în briza după-amiezii, pe fondul albastru al mării tălăzuite! — concursurile hipice sînt încă relativ rare. Fără doar şi poate însă că acest frumos sport va cunoaşte, cu vremea, un veritabil reviriment la Pontus Euxinus, deoarece Dobrogea are vechi tradiţii ecvestre. Sciţii, vechii locuitori ai provinciei, erau neînfricaţi războinici, iar cavaleria lor printre cele mai temute în lumea barbară. Geţii au fost şi ei aprigi cavaleri. În timpul lor, comerţul cu cai a ajuns la o mare înflorire (Filip al II-lea al Macedoniei ar fi cumpărat de la gurile Dunării 20 000 de cai pentru regenerarea raselor macedonene). Ei, geţii, pe vremea exilului tomitan al lui Ovidiu, făceau dese incursiuni în cetăţile pontice, călări pe cai semi-sălbatici, fără şa. Dimitrie Cantemir, în „Istoria Imperiului Otoman“, aminteşte că în Dobrogea se creşteau rase de cai foarte buni, cu performanţe apropiate celor moldoveneşti. Caracteristicile calului dobrogean erau următoarele: talie de la 1,30 m la 1,35 m; capul — de aceeaşi formă cu a celui arab, fruntea largă, profilul drept; urechile — mici şi mobile; gîtul — scurt; membrele — solide. Caii de Dobrogea erau buni alergători şi rezistau la curse de fond pe foarte mari distanţe. În 1890, la hipodromul din Iaşi, la o cursă de 8 000 m, unde au luat parte şi trei cai englezeşti pur sînge, premiul a fost cîştigat de un cal de Dobrogea, cu o viteză medie de 13 m pe secundă.

Un moment important în activitatea de îmbunătăţire a raselor de cai dobrogeni a fost înfiinţarea, în anul 1899, la Anadolchioi, a unui „depozit de armăsari“. La fondare, depozitul avea 11 armăsari din care: 2 de rasă englezească, 5 de rasă anglo-arabă, 2 de Dobrogea, 2 de rasă românească, de munte. Între 1900 şi 1912 s-au im-

portat din sudul Franței 115 armăsari de rasă anglo-arabă. În aceeași perioadă au mai fost importați 5 armăsari de rasă arabă din Turcia, 3 armăsari pur englezești, 3 din Belgia și alți 3 din Galiția.

Alergările se desfășurau pe hipodromul de la Anadolchioi, de regulă în lunile mai și septembrie. „Hipodromul — nota scriitorul Ioan Adam — e o înjghebare cu totul primitivă, un loc deschis cu o pistă de formă circulară, înconjurată de două rînduri de ostrețe joase, prin fagașul cărora se fac alergările. Astfel, în incintă cît și în afară, dincolo de fișia întrecerilor, stă fără plată mulțimea celor curioși. Ceilalți privitori cu dare de mîină plătesc locuri sub pavilionul elegant, ce ți se înalță în față”. Alergările începeau la ora 15 și se deschideau cu întrecerea căruțelor. După căruțe, veneau la rînd caii dobrogeni, călăriți mai ales de băieți între 12 și 13 ani, fără șa. Urmau apoi călăreții. În pauze cînta nelipsita fanfară militară.

Printre sutele de mii de turiști români și străini care vizitează meleagurile euxine, figură cu totul aparte fac vînătorii, cu puștile, cîinii miraculoși și, firește, cu impresionanta lor fantezie. Dar aici, în Dobrogea, mai mult decît oriunde, vînătorii sînt în elementul lor, deoarece aventurile cinegetice se încheie întotdeauna, datorită bogăției vînatului, cu izbînzii memorabile. Iată și cîteva curiozități cinegetice dobrogene, înregistrate de-a lungul vremurilor

Meleagurile de la Pontul Stîng au fost întotdeauna renumite prin marea lor diversitate și bogăție faunistică. La Callatis a existat, potrivit unei inscripții (sec. III e.n.), cea mai veche asociație vînătorească de pe teritoriul patriei noastre. Călători ca Robert Bargrave, Grillparzer, Ionescu de la Brad — și nu numai ei — au consemnat varietatea speciilor de păsări sălășuitoare în acest ținut, cu deosebire în Valea Carasu, în nordul Dobrogei și în deltă.

În anul 1853, francezul Boucher de Perthes, voiajor prin părțile noastre, a avut prilejul să constate că „vînatul este foarte abundent aici și mistreții ajung la o mărime anormală”, iar „lupii se arată și ei, dar nu se dau la oameni decît iarna cînd le lipsește altfel de pradă”. De Perthes descrie și modul original de vîinare

a mistreților în Dobrogea : „Oamenii de prin partea locului vinează mistreții adăpostindu-se într-un butoi și de acolo trag în fiara ce-și caută în toate părțile dușmanul. Cîteodată se năpustesc furioși în butoi, dar cum de obicei această năpustire nu se repetă decît arareori, butoiul rămîne nesfărîmat“.

O altă curiozitate cinegetică locală era vînătoarea vulpilor cu troaca sau tigva. Acest sistem de a vîna, pitoresc și original, folosit cîndva de vînătorii fără permis, a fost descris de geograful Constantin Brătescu.

Mai întîi, vînătorul pregătea tigva, rupînd-o din vrej și lăsînd-o să se usuce la soare pînă ce devenea sunătoare ; apoi o tăia la partea superioară. Prin orificiul tigvei introducea o bucată de carne, fixată cu cocă. Înarmat cu vreo șapte-opt asemenea tigve, braconierul pleca la vînat. În pădure, punea tigvele în apropierea unor cărări mărginite de tufişuri, apoi răspîndea fulgi albi, care să atragă vulpea. Șiretul animal mirosea fulgii, dar, nemulțumit de inconsistența lor, inspecta tigvele, adulmecînd carnea. Dacă băga capul în tigvă, nu-l mai putea scoate din cauza urechilor ; înnebunită, vulpea lovea tigva de copaci, făcînd zgomot. Astfel vînătorul prindea vulpea vie !

Dar să voiajezi în ținuturile euxine și să nu guști din renumitul „borș pescăresc“, iată un lucru nu numai de neînchipuit, însă și de neiertat (desigur, pentru gurmanzi). Să mănînci borș pescăresc pe malul unei bălți dunărene și să bei vin de Niculițel sau de Măcin, ca marele scriitor francez Antoine de Saint-Exupery (prin anii de dinaintea celui de-al doilea război mondial) este un lucru de neuitat, așa cum dealtfel a și mărturisit autorul „Citadelei“ !

Pescuitul este o îndeletnicire străveche a oamenilor de pe aceste meleaguri. Printre numeroasele specii de pești ce populează apele dobrogene, morunii sînt cei mai apreciați, atît pentru carnea lor gustoasă cît și pentru icrele negre, renumite în toată lumea. O interesantă descriere despre prepararea morunului ne-a lăsat Paul din Alep, arhidiacon și secretar patriarhal, călător la Pontus Euxinus în secolul al XVII-lea. Vizitînd brațul dunărean Chilia, Paul din Alep a rămas uimit de bogă-

ția pescuitului, mai cu seamă de sturioni. Aici ar fi cumpărat un morun greu de vreo 80 de ocale, pe care un măcelar i l-a desfăcut în bucăți. „Și binecuvîntat fie Ziditorul — notează voiajorul arab — că nu s-a pierdut nimic din pește, căci toate măruntaiele sale erau numai icre, pe care le pune separat pe o scîndură și, adăugîndu-le o cantitate de sare, așază deasupra lor altă scîndură sau blană, cu pietroaie mari ca să se usuze sîngele și zeama. Cît despre oase, le-am sărat și le-am presat cu pietre, pînă le-a pierit umezeala, și apoi am umplut cu ele două butoaie mari, neazvîrlind ca nefolositoare nici cea mai mică parte. Pielea și zgîrciurile sînt chiar mai bune decît carnea; iar savoarea acestui pește este de nedescris“. Desigur, călătorul sirian a învățat, în deltă, să facă și ciorbă de pește: „Cînd voiam să pregătim o parte din el (din morun — n.n.) puneam apă cu ceapă și șofran într-o oală și cînd fierbea peștele găseam o mare cantitate de grăsime plutind la suprafață, căci carnea de morun e plină de ulei curat...“.

Despre renumitul borș pescăresc s-au scris multe și frumoase rînduri. Prozatorul Ștefan Bassarabescu, călător la 1884 prin insulele de la gurile bătrînului Danubiu (dealtfel el a stat cîțiva ani la Sf. Gheorghe), a descris în revista „Contemporanul“ cu abundențe detalii modul de preparare a deliciosului borș: „La o depărtare de vreo zece pași ardea un foc; lîngă dînsul doi oameni curătau o mulțime de pește, puteai să hrănești un regiment de soldați. După ce l-au curățat, l-au trîntit în cazanul ce sta spînzurat pe foc și au pus un braț de vreascuri pe jărat. După ce a fiert peștele, cuhniul și cu ajutorul lui au luat cazanul de pe foc, au vărsat zeama în alt cazan și peștele cel fiert l-au aruncat deval; pe urmă au ales vreo douăzeci de morunași mici, ca vreo 10 oca de pește și l-au pus în zeama aceea; au pus o mîină de sare, o mîină de ardei și au pus-o din nou pe foc. Peste un sfert de ceas, zeama era gata și ne-am pus la masă; în viața mea n-am mîncat ceva mai cu gust!“.

Dar cei mai mulți vizitatori ai litoralului românesc, de ieri și de azi, s-au mulțumit și se mulțumesc, fie din lipsa unor aptitudini cinegetice ori pescărești, fie din lipsă de timp, să frecventeze pentru o specialitate culi-

nară vânătoarească ori pentru un borș pescăresc restaurante din stațiunile euxine.

Restaurantele și mai cu seamă grădinile de vară erau și pe vremuri numeroase (fără să mai vorbim de cafenele și de cîrciumi, în număr de... cîteva sute numai la Constanța!) și confereau litoralului un pitoresc aparte. Cei ce, la sfîrșitul veacului trecut, făceau băi la „Vii” puteau mîncă „grătar național” și să bea bere la foarte renumita, în epocă, grădină „Gruber”; tot pe atunci, în Piața Independenței, de bună reclamă se bucura „Berăria regală”, unde se servea bere „Bragadiru”, dar mai cu seamă berea „Sleeping-Car”. Decenii la rînd a distrat publicul venit la mare restaurantul „Capato”, aflat la intersecția dintre străzile Mircea cel Bătrîn și Tomis, precum și restaurantul „Grand” (la parterul hotelului cu același nume — azi hotel „Victoria”). Protipendada frecventa restaurantele de înaltă clasă de la Cazino și de la parterul hotelului „Palace”.

Publicitatea comercială nu lipsea și, cînd citim, azi, reclamele inserate în presa vremii, nu ne putem reține un zîmbet. „Vreți să beți un vin bun și natural? — își avertizează un negustor virtualii clienți —, nu-l căutați pe la localurile din centru, ci alergați cu toții la Cîrciuma Națională a lui C. Georgescu!” „Nu mîncăți! Nu beți! — intervine prompt un anunț — pînă nu vizitați restaurantul Tudorache. Cel mai renumit Grătar Național din Constanța. Vinuri alese!” O altă reclamă ține să convingă clientela că „Toți oamenii politici beau numai vinurile Pietroasa — Drăgășani, Steluța și Bordeaux!”. În sfîrșit, iată un exemplu de „ingeniozitate” publicitară: „Ideile geniale vin în minte numai cînd bei vinurile naturale la cîrciuma lui Ion Suciu. Restaurant ca la mama acasă”...

Sîntem în al optulea deceniu al veacului al XX-lea. Posibilitățile de divertisment sînt, pe litoral, mai numeroase ca oricînd: baruri și restaurante — strălucitoare, ca pietrele prețioase dintr-un giuvaer al celor vechi — fascinante parcuri de distracții, baze sportive cu dotări moderne, activități de agrement dintre cele mai variate (excursii, vînătoare și pescuit, concursuri etc. etc.). Cred însă — și nu exagerez — că singură, marea, cu zbuciumul ei neînterupt, cu fascinația ei solară și cu

mereu schimbătoarea ei înfățișare, ca o femeie cochetă și tumultuoasă, poate oferi tuturor temperamentelor, tuturor oamenilor aflători la țărnul ei clipe de clocotitoare bucurie, de încredere creatoare și de liniște lăuntrică ; marea, cu miraculoasele sale însușiri, poate suplini și cele mai perfecționate și rafinate mijloace de agrement. Cum spunea Tudor Arghezi : meleagurile euxine „sînt în stare să obsedeze un om, să-l facă să scape ca o lumină și să-i dea năravuri serafice de îngeri“.

Capitală artistică estivală

Litoralul oferă și iubitorilor muzicii, dansului și teatrului, an de an, un program tot mai bogat, mai generos, onorat de nume și instituții artistice de prestigiu din toate centrele culturale ale țării. Mii de artiști profesioniști ori amatori pun în joc întreaga măsură a talentului lor ca vacanțele la mare să devină o autentică sărbătoare culturală, o sărbătoare a spiritului.

Vara, majoritatea teatrelor țării poposesc la Pontus Euxinus, ca la un uriaș festival artistic. Locuitorii de la țărmul mării, iubitorii Thaliei din stațiunile euxine sînt, desigur, niște privilegiați, niște răsfațați: nicăieri în țară (chiar în Capitală) nu pot fi vizionate spectacolele atîtor scene ca aici, pe litoral. Criticul Călin Căliman aprecia în revista „Contemporanul”: „Sezonul estival al litoralului a ajuns să reprezinte o adevărată *stagiune republicană* a artiștilor profesioniști și amatori (...). Sînt zile în care pe scenele litoralului au loc simultan spectacole a șapte-opt teatre din țară. Din numeroasele discuții purtate cu spectatori feluriți, am înțeles că această amplă desfășurare de forțe artistice este de natură să consolideze relațiile scenei cu publicul: pentru mulți spectatori din țară, zilele de concediu marin echivalează practic — din punct de vedere al participării la spectacole — cu tot restul unui an...”.

La stagiunea estivală a teatrului românesc își dau concursul toate cele zece teatre bucureștene în frunte cu Teatrul Național „I. L. Caragiale”, teatrele naționale

din Iași, Cluj, Craiova, Timișoara, teatrele din Sibiu, Bacău, Deva, Ploiești, Pitești, Galați, Brașov, Piatra Neamț și altele. Teatrele constănțene (dramatic, liric, de păpuși, „Fantasio“) desfășoară în perioada iunie—septembrie un adevărat maraton artistic.

În același timp, prezența la mare a unor ansambluri ca „Rapsodia Română“, „Ciocîrlia“, „Banatul“, „Ciprian Porumbescu“, „Maramureșul“, „Cindrelul“, „Miorița“, „Doina Argeșului“ conferă vieții artistice de pe litoral un deosebit prestigiu.

Numai în 1976, de pildă, au fost prezentate pe scenele de la țărmul euxin 245 de spectacole de teatru, 220 de revistă și muzică ușoară, 110 lirice — operă și operetă; în total au avut loc în acel an 750 de spectacole de toate genurile (inclusiv spectacole de amatori), urmărite de circa 2 500 000 de spectatori.

Nici filmul nu este neglijat pe litoral; 11 grădini-cinematograf, cu o capacitate de aproape 16 000 de locuri, prezintă turiștilor, tuturor iubitorilor celei de-a șaptea arte, numeroase gale de filme, o bogată gamă de producții cinematografice românești și străine, majoritatea în premieră.

Deci putem afirma, fără teama de a exagera, că litoralul vara nu este numai o metropolă turistică, ci și — fapt cu totul remarcabil — o capitală artistică.

Pe litoral, teatrul și spectacolele muzicale au tradiții străvechi. Localurile de desfășurare a celor mai diverse spectacole sau manifestări de rit — teatrul, amfiteatrul, sanctuarul — sînt atestate în cetățile pontice Histria, Tomis și Callatis. Tomisul se spune că ar fi avut și circ și stadion (un Istros Callatianul a scris — potrivit izvoarelor antice — chiar o frumoasă carte despre tragedie). Odată cu decăderea cetăților euxine vor dispărea, firește, și preocupările pentru teatru, care vor renaște tîrziu, după multe veacuri, abia cînd Dobrogea va reintra în fruntarii românești.

În ultimele decenii ale secolului trecut, pe meleagurile pontice — mai ales la Constanța — au existat chiar stagioni estivale, însă cu spectacole care se desfășurau pe scene improvizate, deoarece multă vreme sălile de teatru au lipsit, în localitățile euxine, cu desăvîrșire

(sala Elpis va fi inaugurată în 1904, iar cea a cazinoului în 1910). Actorii — unii de primă mărime — se produceau în grădinile de vară, pe scene fără rampă, cu corține primitive și culise gata să se prăbușească.

Prin 1884, îl întâlnim, la Constanța, pentru prima oară, pe unul dintre ctitorii teatrului românesc: Matei Millo. Trei ani mai târziu, renumitul cupletist I. D. Ionescu, de la „Junion“, vestita grădină bucureșteană, va juca în beneficiul lui Eminescu, fapt ce dovedește o mare deschidere sufletească atât la cunoscutul actor cât și la publicul constănțean, care făcea primii pași în formarea gustului pentru teatru. În 1890, emoționa publicul din mai multe localități dobrogene cu isprăvi ale lui Iancu Jianu și doine cîntate din coajă de mesteacăn — meșteșug în care era neîntrecut — popularul actor Zaharia Burienescu, ce, dealtfel, va mai reveni deseori la Constanța.

Un turneu pe litoral însemna, la finele secolului trecut, o întreprindere temerară. La neplăcerile drumului — lung, întortocheat, obositor și, mai ales, costisitor —, la sărăcia mijloacelor scenice se adăuga mizeria cazării, pentru că actorii nu puteau să-și permită luxul de a lua camere la hotelul „Carol“, singurul confortabil. Totodată, viața era scumpă, iar rețetele slabe. Totuși, actorii veneau deseori la Pontul Euxin, înscriind în istoria vieții artistice estivale de pe litoral pagini dintre cele mai fermecătoare.

Ultimul turneu dobrogean al lui Matei Millo a avut loc în vara anului 1890, cînd renumitul actor trecuse de 80 de ani. A jucat în „Jianu“ pe o scenă improvizată, firește, într-un șopron la hotelul „Metropol“. Actorii, pe atunci foarte tineri, I. Soreanu și Coco Demetrescu, care l-au însoțit în acest turneu, își vor aminti de unul din acele savuroase incidente scenice, atât de familiare în lumea teatrului dintotdeauna, mărturisire consemnată de teatrologul Ioan Masoff: „La scena cînd trebuia să desfacă niște lanțuri, Millo, încurcîndu-se, suflerul s-a simțit dator să-i șoptească: Dezleagă-i lanțurile musiu Millo! pînă ce Millo, plictisit, s-a adresat celui din cușcă, în auzul publicului: Iacă, în necazul tău, nu vreau să le desfac; le-oi desface cînd mi-o veni mie pofta!“.

Pe neîntrecuta actriță Aristitza Romanescu o găsim la Constanța în 1891, împreună cu Grigore Manolescu, în 1893 la Constanța și Tulcea însoțită de Constantin Nottara, în 1895 din nou la Constanța, unde va prezenta spectacole cu piesa „La treizeci de ani“ de M. Polizu-Micșunescu (în sala Cazinoului) și în 1896 la Tulcea. Despre turneul tulcean, un ziar local scria : „Dacă astăzi (2 noiembrie 1896) Aristitza Romanescu schimbă luxul Teatrului Național pe o scenă din provincie, nu o face din intenție bănească, o face din râvnă ce are pentru artă, din curiozitatea ce împinge pe toate sufletele mari la a cunoaște necunoscutul. Concetățenii noștri care au revăzut-o îndeplinind rolul Ofeliei din Hamlet ne vor scuza, poate, și vor zice că am scris prea mici cuvinte pentru un talent așa de mare“.

Activitatea teatrală desfășurată la Constanța de către prestigioșii noștri actori a contribuit la formarea gustului pentru arta dramatică a locuitorilor de aici, vitregiți de existența unor instituții culturale permanente, de o tradiție artistică solidă. Krikor Zambaccian, constănțean de origine, mărturisea : «La vârsta de 11 ani (1900) am luat cunoștință de viața antică prin teatru, asistînd la o reprezentație a piesei „Ovidiu“ a lui Alecsandri, pe care o trupă de artiști a Teatrului Național din Iași (Aglaia Pruteanu, Cîrjă, State Dragomir etc.) o dădea pe scena unui teatru de vară, construit din scînduri, cam în fața vechiului Casino de pe bulevard, dărîmat în urmă». Iar artistul de operă Ionel Băjescu-Oardă istorisea într-o frumoasă carte de amintiri : «La Constanța am văzut-o pentru prima oară poate pe cea mai mare artistă de operetă pe care am avut-o noi, pe Nora Marinescu, care, la vârsta de 14 ani, a creat în trupa tatălui său, Alexandru P. Marinescu, rolurile principale din Pericola, Păpușa, Mam'zelle Nitouche, Da-ș fi rege, Fata mamei Angot, Mascota... În sfîrșit, tot la Constanța, am văzut pentru prima oară „O scrisoare pierdută“ ; aveam 9 ani...».

Este interesant de observat că primul mare succes de scenă a lui Leonard, „prințul“ operetei românești, a avut loc la Constanța. Angajat în trupa lui Al. Bărcănescu și Niculescu-Buzău, Leonard a cîntat, în primă-

vara anului 1905, în sala „Elpis“. Afacerile bănești ale trupei merseseră pînă atunci foarte prost. C. Niculescu-Basu, și el membru al trupei, avea să povestească: „Luasem o odaie la un popă... De această dată stăteam patru inși într-o cameră... pentru economie! Eu cu Leonard și Buică cu Cigalia. O plăteam cu 12 franci pe toată luna, cu foc, serviciu, lampă cu gaz, perie de ghetе și vacs! Ne pusesem pe o economie grozavă, să putem strînge un ban, doi, pentru zilele cînd turneul va lua sfîrșit“. Leonard cînta rolurile de prim tenor, deoarece Al. Bărcănescu își pierduse vocea și, cu toate eforturile depuse, nu mai putea cînta. La Constanța, fermecătorul și talentatul cîntăreț se va bucura de un mare succes, fiind ovaționat în fiecare seară. Îndemnat de colegi, a dat chiar și un „beneficiu“, cu titlul: „Ultima reprezentație de adio, în beneficiul tenorului N. Leonard“. Trupa a prezentat, cu acest prilej, pentru a doua oară — lucru riscant — spectacolul cu opereta „Vînt de primăvară“. „A fost cea mai plină sală de teatru — își amintea Niculescu-Basu — ce s-a văzut vreodată la Constanța, cu toate că prețurile biletelor fuseseră ușor ridicate. Rețetă netă: 950 de franci! O avere! Ce n-ar fi putut face Leonard cu banii aceștia! El era însă mîină spartă și nu putea cheltui singur. În cîteva zile i-a împrăștiat pe toți!“.

Aflată în apogeul carierei sale, Agatha Bărsescu vine și ea la Constanța, în 1906, unde prezintă spectacole de mare succes cu piesele „Medeea“ de G. Legouv   și „Magda“ de H. Suderman. Constanțenii au condus-o cu facie pînă la hotel, strigînd „Trăiască Bărsesca!“.

O regăsim la Constanța, în 1923, cînd, întoarsă din America, se bucură de o caldă primire din partea locuitorilor de aici. „Am ajuns — consemnează artista în memoriile sale — la Constanța dimineața, pe la opt, deși sosirea a fost anunțată pentru ora nouă (...). Stăteam încă pe bord și observam că piațeta portului se umplea mereu de lume, o lume imensă, care sporea neconținut: militari, studenți, doamne, trăsuri peste trăsuri, automobile, iar la urmă muzica. Din trăsuri și automobile coborîră doamne și domnișoare cu buchete de flori. Era o mare de capete și lumea curgea mereu valuri-valuri (...). În sfîrșit s-a lăsat scara pentru cobo-

rîre. Am fost deodată recunoscută și toată lumea a început să strige: Ura! Ura! Trăiască marea actriță Agatha Bârsescu!”.

Un moment artistic important l-a constituit inaugurarea, în 1910, a sălii Cazinoului din Constanța. Pentru acest eveniment a fost invitată trupa lui Alexandru Davilla care avea un contract permanent pentru lunile de vară, actor talentat, cunoscut însă mai ales ca autor al capodoperei dramatice „Vlaicu Vodă”. Davilla era și un pătimaș iubitor al mării, își cumpăraseră chiar un cutter cu care se avînta pe valuri, de-a lungul țărmului. Pasiunea de argonaut îi pricinuia și necazuri, deoarece întîrzia mereu la spectacole. Despre acest tur-nu ne-a lăsat cîteva însemnări scriitorul Ion Marin Sadoveanu: „Se inaugurase stagiunea cu o piesă a lui Th. de Bainville, *Gringoire*, plină de poezie și acțiune. Davilla, rareori amintit, astăzi, ca actor, interpreta pe Ludovic al X-lea, regele Franței, iar Ion Manolescu pe poetul Gringoire. Urmau apoi piese „moderne” pe vremea aceea, din lumea teatrului francez, fără valori excepționale, e adevărat, dar superioare, de pildă, unei „Drame la Belgrad”, melodramă oribilă, improvizată din recenta execuție a regelui Alexandru și a reginei Draga, pe care trupe abia înjghebate, cu nume răsărite totuși, le jucau prin grădinile de vară...” Un an mai tîrziu (1911), trupa lui Davilla poposește din nou pe malul mării, începîndu-și seria reprezentațiilor cu piesa „Vezi de Amelia” de Feydeau, la Cazino. Au urmat apoi spectacole cu piesele „Norocul lui Bibiță” și „Youyou”.

În viața artistică a litoralului își face loc, după 1900, și filmul. Mult timp „Berăria Regală”, începînd de prin 1904, va prezenta filme scurte, în cadrul programelor de divertisment. Vor mai rula filme în grădina „Splendid”, la Cazino, în sala Arax, iar casa de filme Pathé Frère din Paris a deschis un cinematograf în Piața Ovidiu. Reprezentații de cinematograf aveau loc, de asemenea, în fiecare seară, prin 1909, în parcul Mitică Georgescu.

Edificatoare, pentru a ne face o idee despre viața teatrală din Dobrogea de la începutul secolului, cînd doar pasiunea și talentul actorilor puteau suplini lipsa sălilor de teatru, a celor mai elementare dotări tehnice,

sînt memoriile cunoscutului artist de operă G. Niculescu-Basu, amintit mai înainte. Primul spectacol organizat de prestigiosul cîntăreț în acest ținut a avut loc în anul 1903, pe cînd era încă elev, la Măcin, pe scena improvizată a unei cafenele. În 1905 participă la turneul constănțean al lui Bărcănescu, iar în 1915 întreprinde un turneu cu operele „Faust”, „Rigoletto” și „Lucia”, la Tulcea. Pe vremea aceea, orașul dunărean nu avea o sală de teatru. Spectacolele urmau să fie reprezentate în sala unui cinematograf, care — își amintea artistul — „era lungă și nesfîrșită ca un teren și lată de cel mult 5-6 metri. De înălțime nu mai vorbesc, fiindcă sta să ne cadă în cap. Scena era o prelungire a sălii (...) Culisele erau niște miniaturi, deoarece nu erau mai late de 50-60 cm. Distanța de la ziduri la culise era atît de mică, încît un actor, ieșind din scenă, trebuia să stea cu fața la zid, așa cum intrase, fiindcă la cea mai mică încercare de întoarcere risca să fie văzut de public”. Deoarece nu existau cabine, cei 40 de actori se îmbrăcau la hotel și veneau la teatru gata deghizați. Pentru schimbarea costumelor între acte, actorii ieșeau în grabă pe o ușă din spatele scenei și dădeau fuga la hotel. Cum ușa era de regulă blocată, de un alt public care asculta opera pe gratis, servitorii aveau mult de furcă pînă să dea afară mulțimea. Firește, în asemenea condiții, incidentele aveau loc cu duiumul. Iată unul dintre ele relatat de Niculescu-Basu, care juca în „Faust” rolul lui Mefisto : „În actul întîi din Faust, cînd Mefisto întinde tenorului cupa, trebuia să apăs pe butonul care produce flacăra. Prin ce împrejurare nu-mi dau seama — dar probabil din pricina enervării în care mă aflam și a gesturilor scurte ce trebuia să fac pe această scenă mizeră — în momentul, zic, cînd am apăs pe buton, mi-a sărit flacăra pe tricou. Și acum să te ții jonglerie : cu mîna dreaptă întindeam tenorului cupa, cu gura cîntam, cu ochii mă uitam la maestrul care-mi făcea semne că mă aprinsesem — mărindu-mi cu gesturile lui și mai mult disperarea — și cu mîna stîngă încercam să sting focul (...). În pauză am dat fuga la hotel să mă schimb, în hazul și în strigătele haimanalișcului de pe stradă și care se ținea după mine zbierînd : «Uite dracu pe uscat !»”

Un eveniment liric de neuitat a avut loc la Constanța în 1916: stagiunea trupei de operete C. Grigoriu, din care făceau parte Maximilian și Leonard (conducătorii asociați ai trupei), Virgil Bărcănescu, Al. Gheorghiu și alți artiști talentați. Primul spectacol a avut loc în ziua de 28 mai, cu opereta „Orientalia” (muzica Gustav Hugo). Au urmat apoi: „Sven et Co.” de R. Witenberg și „Pericola” de Offenbach (29 mai), „Susanne” de Jean Gilbert (30 mai), „Alteța sa” de L. Ascher (1 iunie), „Cowboy-ul” („Țirgul fetelor”) — muzica de Victor Iacob (2 iunie), „Vînzătorul de păsări” de Karl Zeller (3 iunie), „Stella” — muzica de Oscar Strauss (4 iunie), „Văduva veselă” de Fr. Lehar (6 iunie), „Voievodul țigănilor” de J. Strauss (9 iunie), „Comunarzii” de Kalman (11 iunie), „Milionara” — muzica de Heinrich Bote, „Vagabonzii” — muzica de C. M. Ziehrer (15 iunie), „Dama în roșu” de Witenberg (20 iunie), „Fata din lună” de Karl von Stigler (25 iunie), „Lăutarul” de Kalman (1 iulie). După acest turneu, încheiat la 2 iulie, trupa de operetă Grigoriu se va destrăma. C. Maximilian își amintea peste decenii: „La 1 iulie, conform contractului, am fost poftiți să plecăm. Dar unde? cu ce trupă? Parte din actori ne cereau executarea contractelor de angajament și pe drept cuvînt, iar altă parte invoca pretextul că nu și-au isprăvit băile, pentru care primiseră să vină la Constanța; în sfîrșit, alții se lăsă prinsi de distracțiile Cazinoului. Orchestra de asemenea a refuzat să ne urmeze. Se angajase la Cazinou pentru concerte de promenadă”.

Pînă la înființarea Teatrului de stat din Constanța (1951), pe litoral, în afara formațiilor locale de amatori — a existat aici o bună tradiție a mișcării artistice amatoare — trupele de profesioniști din București și din provincie sau formații muzicale și soliști de peste hotare (multe, improvizate, e adevărat și cu repertoriu ușor, uneori chiar vulgar, altele însă de un real prestigiu artistic, cum am văzut) vor fi mereu prezente, creînd, în ținutul de la marginea mării, un climat spiritual elevat.

Un eveniment remarcabil pentru viața culturală europeană l-a constituit înființarea, în 1951 — întîiul spectacol,

în ziua de 2 mai, cu piesa „O scrisoare pierdută“ de I. L. Caragiale — a unui teatru permanent, la Constanța. Primul colectiv, format din 40 de oameni, între care 23 de actori proveniți, cei mai mulți, de la Teatrul Național din București ori de la alte teatre din țară, cărora li s-au adăugat actori ai fostei trupe locale a teatrului „Filimon Sirbu“ —, deși puțin numeros, dădea spectacole cu săli arhipline, la Elpis (actuala clădire a fost inaugurată în 1952). Colectivul artistic actual, format din actorii Ileana Ploscaru, Romel Stănciugel, Lucian Iancu, Emil Bîrlădeanu, Ana Mirena, Emil Sassu, Elena Gurgulescu, Titus Gurgulescu, Virgil Andriescu, Vasile Cojocar, Longin Mărtouiu, Diana Cheregi, Maria Nestor, Eugen Mazilu ș.a. cu aportul regizorilor Ion Maximilian și Gheorghe Jora, al scenografului Eugenia Tărăsescu-Jianu, al secretariatului literar (dr. Romeo Profit și Georgeta Mărtouiu) și firește, al directorului Jean Ionescu, oferă publicului constățean, printr-un repertoriu larg și generos, de înaltă ținută artistică, clipe de neuitat.

În anul 1957, două teatre noi își deschid stagiunile: Teatrul de păpuși, cu piesa „Peștișorul de aur“, după basmul lui Pușkin (animat de Claudiu și Lucia Cristescu) și Teatrul de estradă, cu spectacolul „Escală la Constanța“ (conducători artistici: Ion Drugan și Aurel Manolache). Cele două teatre au cunoscut o evoluție de excepție. Astfel, Teatrul de păpuși, cu actori distinși cu premii în țară și peste hotare (Aneta Forna-Hristu, Georgeta Nicolau ș.a.), a devenit, cu deosebire în ultimii ani, o prezență de prestigiu în viața artistică românească și internațională (Premiul I la prima ediție a Festivalului național „Cîntarea României“ cu spectacolul „Călina Făt-Frumos“, participări la festivalurile internaționale de la Moscova, Belgrad, Zagreb, Istanbul, Nancy, Pecs).

Teatrul de estradă — azi „Fantasio“, condus de compozitorul Aurel Manolache, cu un colectiv artistic valoros (Jean Constantin, Gelu Manolache, Ilona Moțica, Vali Manolache, Trio Do-Re-Mi, Clara Anton, Coca Andronic, Dumitru Caramitru, Mariana Cerconi, Fritz Braun, Victor Imoșeanu) — a cunoscut și el succese prestigioase, bucurîndu-se de aprecierea unanimă a unui

public foarte larg (la primele două ediții ale Festivalului Cîntarea României, colectivul acestui teatru a obținut Premiul I).

Un eveniment cu intens ecou în lumea iubitorilor de frumos a fost înființarea (în cadrul Teatrului Fantasio) a Ansamblului de balet contemporan și clasic, format din tineri absolvenți ai Școlii de coregrafie și ai Academiei de balet din Moscova și condus de maestrul Oleg Danovschi — artist emerit (secretar artistic: N. Spirescu).

În 1958 își iaugurează activitatea cu opera „Liliacul” de Johann Strauss, sub conducerea artistică și muzicală a regizoarei Aca de Barbu și a dirijorului Constantin Daminescu, în coregrafia maestrei de balet Mireille Savopol, Teatrul liric. De atunci și pînă azi au fost prezentate peste 70 de titluri de spectacole în premieră, vizionate de mai bine de un milion și jumătate de spectatori. Spectacolele cu operele „Năpasta” și „Regele Istros” au primit Premiul I și respectiv Premiul III în cele două ediții ale Festivalului Cîntarea României. Colectivul Teatrului liric — cu artiști de înaltă ținută profesională ca: Aida Abagiev-Hartia, Margareta Andrîescu-Tomazian, Niculina Cîrstea, Lucreția Covali, Veronica Diaconu, Maria Dorobanțu, Irina Ionescu, Bucura Iordăchescu, Gabriela Popescu, Romfilia Radu, Gabriela Tofănel-Popescu, Luminița Teleabă, Iacobina Vlad, George Arnăutu, Victor Axinte, Iosif Buibaș, Sofronie Cadariu, Nicolae Călinescu, Anatol Covali, Ilie Găntoiu, Nae Ivănescu, Constantin Jurăscu, Vasile Pascali, Iuliu Pușcașu, Radu Tofănel-Popescu, Gheorghe Țirea, dirijorii Constantin Daminescu, Tiberiu Popovici și Gheorghe Stanciu, regizorii artistici Gh. Bărbulescu și Ion Drugan, maestra de balet Mireille Savopol, maestrul de cor Boris Cobaslian, corepetitorii Carmen Gutuleanu, Rozalia Vâlsan, Mircea Emandi și Silvia Țigmeanu — condus de Gh. Munteanu și Costică Ghinea (secretariatul muzical: Ioana Pațe și Aurel Vâlsan) a contribuit și contribuie cu autoritate la dezvoltarea gustului pentru arta autentică al locuitorilor de la mare, al turiștilor veniți la Pontul Euxin.

Recent a fost înființată, spre satisfacția melofililor constănțeni, o orchestră simfonică, condusă de experi-

mentatul dirijor Paul Staicu și formată în majoritate de instrumentiști de elită, absolvenți de conservator.

Am în față „Agenda culturală a litoralului” pe lunile august-septembrie 1980 (redactor: Jean Badea). 276 de spectacole, de toate genurile, pe toate scenele litoralului, programate de formații artistice dintre cele mai diferite. Deci, în medie, 4 spectacole zilnic. În primul rând, relev prezența teatrelor constănțene, prezență tradițională a stagiunii estivale. Teatrul liric oferă publicului aflat la mare nu mai puțin de zece montări: „O noapte la Veneția”, „Voievodul țiganilor” și „Liliacul” de J. Strauss, „Pescuitorii de perle” de Bizet, „Lăsați-mă să cânt” de Gherase Dendrin, „Prințesa circului” de E. Kalman, „Cîntărețul mexican” de Fr. Lopez, „Rigoletto” de G. Verdi, „Trei inimi și o fată” de Aurel Gîrovanu și „Bijuterii muzicale”; Teatrul dramatic prezintă spectatorilor piesele de succes: „Cum se numeau cei patru Beatles?” de Stephen Poleakoff, „Cel care primește palme” de Leonid Andreev, „Mobilă și durere”, de Teodor Mazilu, „Bunica se mărită” de V. Mhitarian, „Andromaca” de Jean Racine, „Pădureni” de Ghiță Barbu. Popularul Teatru de revistă „Fantasio” prezintă spectacolele „Veselia n-are vîrstă”, „Fantasia-da”, „Revista de aur”, „Săracu’ Gică” și „Tele Fantasio”, iar Ansamblul de balet contemporan și clasic din cadrul aceleiași teatru vine în fața publicului cu „Primăvara dansului”, „Mandarinul miraculos” și „Lacul lebedelor”. Teatre bucureștene: Teatrul Mic, cu „Pluralul englezesc” de Alan Ayckbourn, Teatrul „Ion Vasilescu”, cu „Siciliana” de Aurel Baranga și „Dulcea ipocrizie a bărbatului matur” de Tudor Popescu, Teatrul Național cu „Idolul și Ion Anapoda” de G. M. Zamfirescu, Teatrul Bulandra, cu „Infidelitate conjugală” de Leonid Zorin ... Din provincie: Teatrul Național din Craiova cu „Iluzia optică” de Dumitru Solomon, Teatrul „Bacovia” — Bacău, cu „Mofturoasa” de Virgil Stoenescu, Teatrul de estradă Deva, cu „Bună seara, cîntecele mele”, Teatrul municipal Brașov, cu „Surprizele rampei”, Teatrul „Al. Davilla” — Pitești — secția estradă, cu „Încurcă lume” de A. de Herz și altele.

Nu lipsesc, desigur, formațiile de amatori: ansamblul clubului „Portul” — Constanța, ansamblul Casei de

cultură Cernavoda, ansamblul folcloric al stațiunii Neptun, formațiile artistice ale U.J.C.M. Constanța, ansamblul Casei de cultură Medgidia, formațiile artistice ale Casei de cultură a tineretului Constanța, ansamblul Casei pionierilor din Constanța.

Cu un asemenea program — pus la punct, cu responsabilitate, de organizatori, în cele mai mici detalii — litoralul capătă dimensiunile unei scene gigantice pe care se desfășoară continuu un spectacol de calitate, la cotele cele mai înalte ale artei contemporane. Și, participînd la această mare și frumoasă sărbătoare artistică estivală, e cu neputință să nu ne amintim cu pioșenie și recunoștință de cei care în condiții cu totul precare au poposit pe vremuri la țărmul mării, să bucure cu arta lor neîntrecută pe iubitorii Thaliei: Matei Millo, Aristitza Romanescu, Z. Burienescu, P. Liciu, Leonard, Maximilian, Niculescu Basu, Aglaia Pruteanu, Agatha Bârsescu, Al. Davilla și mulți, mulți alții.

Presă turistică

Aici Radio Vacanța! Heir spricht der Ferienfunk!
This is Radio Holidays! Govorit Radiostanția Otdih!
Ici Radio Vacances!...

Cine își mai poate închipui, azi, litoralul, vacanța la mare, fără acest post de radio, care, din 1967 încoace, 133 de zile pe an stă la dispoziția turiștilor, informându-i cu ce-i nou pe mapamond, cu serviciile litoralului, cu viața estivală a stațiunilor, cu programele artistice și sportive și, mai cu seamă, prin emisiuni variate și atractive, alungîndu-le, în zilele cînd vremea neprielnică le închide accesul la plajă, plictiseala! Cît de familiară a devenit vacanțelor noastre, la mare, frecvența de 1457 kiloherzi!

Deși mai tînăr decît „Radio Vacanța” — primul număr: 1 iunie 1971 — ziarul „Litoral”, care apare în perioada iunie-septembrie, ca ediție specială a cotidianului „Dobrogea nouă”, a devenit un autentic ghid de vacanță pentru orice turist. Coloanele sale conțin știri scurte privind toate evenimentele importante de pe litoral, interviuri cu personalități românești și străine aflate la mare, sfaturi privind cura heliomarină, știri culturale și sportive, cuvinte încrucișate, curiozități privind Dobrogea și Marea Neagră, umor etc. etc. Totodată, ziarul prezintă, într-un stil alert, atrăgător, noutățile de ultimă oră ale marilor unități hoteliere și de alimentație publică, informații utile privind traficul

feroviar și aerian, prezentări ale colecțiilor muzeistice euxine, ale obiectivelor turistice dobrogene.

Nu încapе îndoială că presa estivală reprezintă una dintre cele mai frumoase inițiative ale organizatorilor turismului pe litoral, inițiativă care completează fericit ansamblul măsurilor menite să asigure celor veniți la mare un sejur cît mai plăcut și care constituie, în contextul publicisticii românești, un capitol original și pitoresc.

Presa turistică are, dealtfel, vechi tradiții pe litoralul nostru. Încă de prin 1880, gazeta „Farul Constanței” își făcea o datorie de onoare din a publica știri estivale și, mai ales, liste cu vizitatorii litoralului, un fel de rubrică mondenă, în care erau înșirate nume din „lumea bună”. Apoi, cotidienele și gazetele de mai târziu („Constanța” — 1891—1914; „Dobrogea jună” — 1904—1944; „Dacia” — 1915—1944; „Marea Neagră” — 1923—1940 și altele) inserau, vara, în coloanele lor informații utile privind viața turistică. De fapt, presa dobrogeană, extraordinar de diversă (în cîteva decenii au apărut pe meleagurile euxine peste 700 de publicații periodice!) constituie un neprețuit izvor de știri referitoare la evoluția litoralului românesc, la dezvoltarea stațiunilor balneare, deși multe ziare și reviste au avut un caracter efemer.

A existat, în trecut, și o presă estivală, în genul „Litoralului” de astăzi, dar cu o viață scurtă și cu un nivel redacțional nu întotdeauna elevat.

Se pare că prima gazetă turistică apărută la Constanța a fost „Express-Informator” (1912—1914), publicație ce își propunea, programatic, să aducă la cunoștința publicului vilegiaturist noutățile de sezon. Lăsînd la o parte stilul bombastic al articolelor și multele greșeli de ortografie (păcate de care suferea, dealtfel, mare parte din gazetăria timpului, îndeosebi cea din provincie), ziarul și-a făcut utilă apariția, publicînd numeroase știri culturale, informații privind traficul feroviar, știri diverse din stațiuni și, desigur, reclamă comercială. Iată o știre culturală din „Express-Informator”: «La Casino comunal debutează în fiecare seară Jeannette Meryem, prima solistă a Teatrului Grand Guignol din Paris. A

fost ocazia unui mare succes pentru această delicioasă artistă care a interpretat într-un mod cu totul magistral cu partenerul său Yves Murtel, directorul artistic al cazinoului, „Quart de Soupir“, un act de dl. Ferdudy de la Comedia franceză».

Doi ani mai târziu își face apariția ziarul „Sirena“ (3 aprilie — 13 august 1916), cu subtitlul „Curierul sezonului la Constanța“. Noua publicație estivală se caracterizează printr-o deosebită preocupare pentru turneele teatrelor sau ale unor formații artistice, precum și pentru popularizarea regulilor de cură heliomarină. Deosebit de interesante sînt știrile privitoare la spectacolele prezentate de compania Marioara Voiculescu — Bulandra, compania de operetă Maximilian — Leonard sau Balletul rus.

Între anii 1929 și 1930, sezoniștii puteau citi „Revista băilor“, subintitulată „Organ bisăptămînal al stațiunilor balneoclimaterice maritime“. Articolul program preciza: „Pentru a deștepta atențiunea marelui public asupra calităților excepționale ale stațiunilor noastre — și nu comitem nici o exagerare cînd afirmăm că pot rivaliza prin însușirile lor terapeutice cu cele mai de seamă stațiuni mondiale — și pentru a evidenția că din punct de vedere al confortului ele se prezintă astăzi în chip cu totul satisfăcător, ne-am propus să scoatem revista de față“. Deși, cum se vede, nutrea ambiții mari, „Revista băilor“ nu a putut onora în întregime promisiunile din program, situîndu-se, calitativ, sub nivelul predecesoarelor sale.

Desigur, datorită stadiului încă modest al dezvoltării turismului pe litoral în prima jumătate a veacului nostru, presa estivală nu a putut lua avînt, oficiul de informare a publicului aflat la mare fiind făcut, de regulă, de celelalte periodice locale. Pînă la apariția emisiunilor „Radiovacanței“ și a primului număr al ziarului „Litoral“, începînd cu anul 1961 informația turistică a fost asigurată de stațiile de radioficare, iar de prin 1964 s-a editat, în timpul sezonului de vară, publicația săptămînală „Vacanțe însorite“, în cîteva limbi de circulație.

La 13 septembrie 1975, când „Litoralul“ a împlinit cinci ani de la apariție, scriitorul Geo Bogza îi trimitea următorul „Salut“ :

„Cu prilejul jubileului său de azi, urez ziarului *Litoral* — pentru a cărui utilă, instructivă și pasionantă lectură, Marea e de acord să-mi ridic trei minute privilegiile de la nemărginirea ei, îngăduință pe care nu o are orice publicație — să ajungă la numărul 5 000, apoi 50 000, după legile aritmeticii, calendarului și dezvoltării turismului pe litoralul românesc“.

De la haraba la... Boeing!

Ce poate fi mai simplu decît o călătorie pe litoral? Constanța este legată prin linii aeriene de toate orașele importante ale țării, de marile centre europene, de întreg mapamondul. Durata unui voiaj, cu avionul, de la București la Constanța nu depășește 45 de minute. Căile ferate, și ele, datorită unor modernizări succesive, au apropiat tot mai mult de restul țării stațiunile euxine, iar construcția podului de la Giurgeni-Vadu Oii a deschis o nouă eră în traficul rutier spre litoral (drumul național București — Constanța a devenit, în timpul verii, cea mai importantă magistrală turistică românească). Nici vechea, tradiționala cale maritimă nu este neglijată: în portul Constanța își fac apariția, în fiecare an, cu turiști de pretutindeni, siluetele albe, grațioase ale pacheboturilor: „Stella Oceanis“, „Apollo“, „Regina Prima“ (Grecia), „Aivazovski“, „Adjaria“ (U.R.S.S.), „Dimităr Blagoev“ (Bulgaria)...

Din pricina lipsei drumurilor, transporturile au constituit, în Dobrogea, una dintre problemele cele mai dificile. Pînă spre mijlocul secolului trecut, doar între Cernavoda și Murfatlar se putea călători relativ lesne, cu ambarcații ușoare, pe lacul Carasu, lac amintit foarte des de voiajorii timpului, care comunica, printr-o gură naturală, cu Dunărea. În 1850, Ionescu de la Brad a putut vedea și lacul și canalul de legătură cu Dunărea (adînc de 4 m și lat de 20 m), care, cu velierele ce pluteau pe apele lor liniștite, ofereau o priveliște

deosebit de pitorească. Dar această lesnicioasă cale de transport va deveni, după ridicarea de către constructorii liniei ferate Cernavoda — Constanța a unui dig protector (1860), impracticabilă și, prin băltirea apelor, un focar de paludism.

Între anii 1829 și 1834, o companie austriacă înființează o linie de diligențe între Constanța și Dunăre, de-a lungul Văii Carasu, pentru a scurta drumul spre Constantinopol (dar și pentru a evita brațul Sulina, controlat de Imperiul țarist). Întreprinderea s-a dovedit însă nerentabilă, fie datorită precarității drumului, fie din pricina deselor atacuri ale tâlharilor, ale căror bande hălăduiau nestingherite prin acest ținut. Astfel că, în 1834, tot austriecii, călăuziți de serioase interese politice și economice, inaugurează o linie de piroscafe (așa se numeau, pe vremuri, navele cu aburi) pe Dunăre, pe traseul Cladova — Brăila — Galați — Sulina — Varna — Constantinopol cu navele „Argo” și „Pannonia” (până la Galați) și „Ferdinand I” (până la Constantinopol). Tot din acea epocă datează și primele proiecte de săpare a unui canal navigabil între Dunăre și Marea Neagră.

Prin 1854, o echipă franceză, condusă de inginerul Leon Lallane, a construit un drum între Constanța și Rasova, pe malul Dunării. Un an mai târziu, societatea engleză Danube and Black Sea Railway Company Limited obține contractul pentru construirea liniei ferate Cernavoda — Constanța, contract onorat în 1860. Instalațiile feroviare erau însă rudimentare. Linia făcea peste 130 de curbe și, în multe locuri, era mereu inundată. După 1882, când guvernul român a răscumpărat-o de la compania engleză, prima cale ferată dobrogeană a trebuit să fie reconstruită în întregime.

În pofida stării proaste a drumurilor, la 1880 se înființează primele curse regulate de diligențe, pe traseele: Tulcea — Isaccea — Măcin; Tulcea — Babadag — Constanța; Tulcea — Mahmudia; Cernavoda — Ostrov; Constanța — Mangalia (trei curse pe săptămână).

Cel mai popular — și cel mai eficace — vehicul dobrogean a fost, până la începutul secolului nostru, harabaua, vehicul arhaic, greoi, dar încăpător, pitoresc,

utilizat, volens-nolens, de majoritatea călătorilor prin aceste locuri.

În vara anului 1894, studenții profesorului Grigore Tocilescu, cu prilejul unei excursii de studii în Dobrogea, aveau să cunoască neajunsurile călătoriei cu harabaua. Unul dintre studenți povestea cu năduf, într-o broșură : „Calea era dintre cele mai blestemate. Hodorogiturile și zdruncinăturile harabalelor pe acest drum (Constanța — Adamclisi n.n.), enorma cantitate de praf ce înghițeam la fiecare aspirație și moleșitoarea căldură ce se lăsase ne făcea insuportabilă această cale”. Mai târziu, în 1901, savantul elvețian Eugène Pittard, în timpul unui voiaj de cercetări antropologice prin Dobrogea, va călători și el cu harabaua. Pittard spunea despre căruța dobrogeană că „este singurul vehicul ce poate străbate peste tot, dar — adăuga el, nu fără umor — numai săracul drumeț știe cât îl costă aceasta : el trebuie să aibă rinichi solizi, intestine bine fixate, un creier care să nu se balanseze în craniu”.

Vilegiaturiștii care, în ultimele decenii ale veacului trecut, doreau să ajungă la Constanța, trebuiau să piardă multă vreme cu drumul (pe deasupra, și foarte costisitor). Bucureștenii făceau pînă la Constanța două zile și îi costa un bilet de clasa I 60 de lei (leafa unui slujbaș modest pe o lună). Se călătorea, pînă la Giurgiu, cu trenul, iar de acolo, cu vaporul (care făcea trei curse pe săptămînă) pînă la Cernavodă, de unde se lua iarăși trenul.

Lipsa căilor de transport îngreuna, totodată, considerabil, realizarea planului guvernamental de modernizare a provinciei. Aprovizionarea localităților dobrogene se făcea anevoios, administrația fiind nevoită să apeleze la serviciile marinei, deoarece calea pe apă era singura practicabilă. Astfel că autoritățile decid, încă din anul 1880, construirea liniilor ferate București — Fetești — Cernavoda și a unui pod peste Dunăre. La 1882, s-au publicat concursul și programul privind construcția podului, iar la 1 septembrie 1883, opt case constructoare străine au prezentat proiecte. Toate proiectele au fost însă respinse, fiindcă nu propuneau soluții avantajoase. În 1885 s-a întocmit un alt caiet de sarcini, dar nici de această dată ofertele nu au fost acceptate. Un

an mai târziu, guvernul de sub președinția lui I. Brătianu a creat un serviciu special, subordonat C.F.R.-ului, pentru întocmirea altor proiecte, condus de inginerul Anghel Saligny. Comisia formată în întregime din ingineri români aprobă proiectele lui Saligny și, în 1890 (9 octombrie) încep lucrările podului de peste Dunăre și Borcea, terminate în 1895.

Podul din fața orașului Cernavoda era cel mai lung din Europa la acea vreme: 750 m — cu o înălțime deasupra apelor de 30 m (podul de peste brațul Borcea are o lungime de 420 m). S-au mai construit trei viaducte: unul de racordare la podul Borcea (500 m), unul în baltă (1455 m) și unul de racordare la podul „Anghel Saligny” (912 m). Întreaga lucrare a costat 35 000 000 lei, în valuta vremii. Construcția a fost realizată de compania Fives-Lille.

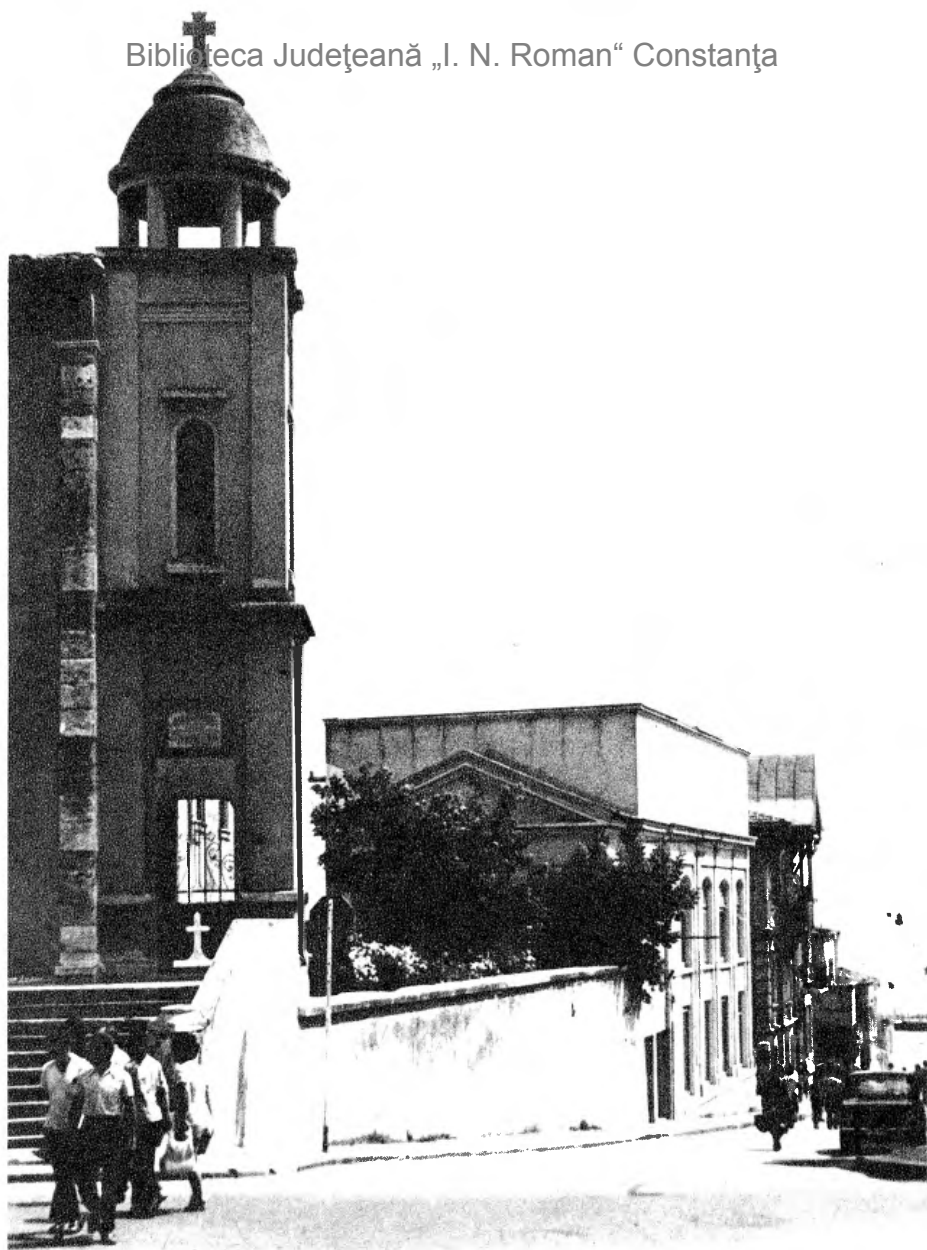
Inaugurarea a avut loc într-un cadru sărbătoresc, la care au participat conducerea statului și numeroase oficialități ale vremii, în ziua de 14 septembrie 1895. Ziarul „Constanța” relatează: „La inaugurare a participat un public de peste 20 000 de suflete. Punctul culminant al serbării a fost trecerea peste pod a celor 14 locomotive, a căror șuiere, împreună cu sunetele sirenelor de la vapoarele ce staționau în portul Cernavoda, cu bubuitul tunurilor de pe deal și din canoniere, cu sunetul trîmbițelor, tobelor și muzicilor militare produceau un concert imposibil de descris”. Și încă un amănunt: „De masa populară, la care s-au consumat vre-o 100 berbeci, n-au profitat decît străinii aflați la Cernavoda. Fiind zi de post, țărănimea română s-a ales cu cîte 10 bani și o cană de vin, ciți au putut străbate lîngă distribuitori”.

De atunci, timp de mai bine de opt decenii, podul de la Cernavoda — punte de oțel care leagă Dobrogea cu trupul țării — constituie, pentru întreaga suflare românească, un veritabil simbol al geniului națiunii, al puterii și trăinicieii. Geo Bogza, statornicul prieten al meileagurilor pontice, nota: „Înalt și alb ca zborul unui albatros, trece de pe un mal pe altul al Dunării. Cu doboranții care-i stau de strajă, cu amintirea celor ce l-au construit, cu tot ce a însemnat pentru aceste pămînturi, el face parte din marea poveste a țării (...). Iar inima mea, cît timp va fi să mai bată, va trece pe el în Dobro-





Pe strada Mircea cel Bătrîn, la intrarea în Piața Ovidiu



Două vechi edificii constănțene : Biserica elenă și Teatrul Elpis (azi Teatrul de păpuși)



Stradă în Constanța



Stradă în Constanța



Frumoasă stradă Nicolae Titulescu din Constanța



Monumentul lui Eminescu, omagiu în bronz al românilor de la mare



Ōcretitorii Tomisului : zeița Fortuna, cu Pontos (Muzeul de Istorie națională și arheologie Constanța)

gea, spre țărmul, soarele și mereu tălăzuita albăstrime a mării”.

Un aspect mai puțin cunoscut din istoria căilor de comunicație transdanubiene — amănunt dramatic — este cel relatat de Tudor Arghezi, în cadrul unui interviu acordat criticilor literari Nicolae Balotă și Ion Negroițescu, la Mamaia — hotelul „Rex” —, în 1955. De la autorul „Cuvintelor potrivite” aflăm că, la vremea respectivă, și inginerul A. Davidescu, tatăl poetului N. Davidescu, specialist în poduri și șosele și autor al unor foarte îndrăznețe proiecte hidraulice, propusese un proiect de construcție a unui pod peste Dunăre, un proiect modern, cutezător („linie ferată dublă și etaj pentru șosea”), respins însă, probabil, din rațiuni economice. Se pare că inginerul vizionar, total decepționat de insuccesul său, a suferit un grav dezechilibru mintal. Tudor Arghezi, care îl cunoscuse personal, mărturisea cu amărăciune: „Îl întâlneam (pe inginerul Davidescu n.n.) în Cișmigiu, toamna mai cu seamă. Cădeau frunzele și Davidescu îmi vorbea despre proiectele unui pod fantastic peste Dunăre. Hirtile cu schițele arcurilor îi picau din mână. Le culegeam de sub frunzele ofilite îngrămădite sub copaci”.

Circulația între stațiuni, se făcea, pe vremuri — pînă la construirea căii ferate — destul de greoi, deoarece șoseaua Constanța—Movilă—Techirghiol era pavată rudimentar, cu macadam, ca mai toate drumurile din epocă. Pe acest traseu funcționa, vara, o linie de brecuri ori tramcare. Dacă o călătorie cu brecul era acceptabilă (dar mai scumpă), o călătorie cu tramcarul (o trăsură-vagon, cu mai multe locuri, incomodă) constituia, potrivit mărturiilor contemporane, un coșmar. Prin 1910, primăria Constanței acordă autorizație pentru înființarea unei linii de transport în comun lui Toma Blindu, antreprenor celebru în epocă datorită tramcarilor sale. Prozatorul Ioan Adam a făcut o savuroasă descriere a arhaicului vehicul: «Trăsura aceasta monstruoasă abia își tirăște povara prin năduf și țărîină, frîngîndu-se la hopuri, greoaie. Talancele de la cai, cu sunetul lor spart, împrăstie un trîncănit sinistru prin paraginile uscate din cale. Pe sub perdelele ridicate ale

tramcarului se văd „pasagerii“, prăfuiți și asudați, îngrămădiți ca într-o dubă de temniță. Din înghesuiala aceea năclăită cu greu ai ghici cine-i bolnav și cine călătorește de plăcere».

Așa se călătorea în trecut, pe litoral: încet și cu necazuri (nu-i vorbă că nici lumea nu se prea grăbea!).

Ce ne rezervă viitorul în domeniul transporturilor la Pontus Euxinus?

Atracția nr. 1 a litoralului va fi, nu înapoi, în viitorul foarte apropiat, canalul Dunărea—Marea Neagră (visul de un secol al națiunii noastre), azi cel mai mare șantier al țării. Noua cale navigabilă — semn al impresionantei forțe economice a României socialiste — săpată pe traseul Agigea—Basarabi—Medgidia—Cernavoda, va scuti un ocol de 400 km pe la Sulina; fiind suficient de lat pentru a permite circulația navelor în ambele sensuri, canalul va deschide noi orizonturi transporturilor pe apă. Pe harta țării vor apare noi porturi: Constanța-Sud—Agigea, Basarabi, Cernavoda. Deci, o călătorie de la Constanța, la Medgidia, cu vaporul!

Tentația depărtărilor

Țărmlul mării este un hotar al Universului. De aici începe necunoscutul. Privind în zare, la țărmlul mării, nu vezi altceva decît nesfîrșite cuprinderi albastre. Ce este dincolo de pîclele tîlăzuite?, te întrebi cu emoție, teamă și nostalgie, iar gîndul te duce la isprăvile argo-nauților, la epopeile nautice, la eroii lui Jules Verne și — mai aproape de spațiul nostru sufletesc — la povestirile marinărești ale lui Jean Bart ori Radu Tudoran.

Pentru oricine vine prima oară la Constanța, întîlnirea cu portul, această pădure de macarale, între care zecile, sutele de vase abia se mai zăresc, această impresiönantă aglomerare — aparent haotică — de silozuri, antrepozite, hale și docuri uriașe, uzine, rezervoare de petrol, stive de cherestea, linii ferate etc., această forfotă neînteruptă, amețitoare de mașini și oameni, reprezintă un moment de neuitat.

La începutul secolului trecut, pe cînd se afla la Constanța, poetul Dimitrie Anghel a fost fascinat de vederea portului, pe atunci vizitat încă de pitorești corăbii cu pînze, cu catarge înalte și marinari bîrboși, abrutizați de istovitoarea lor muncă și de lupta cu marea. Poetul scria :

*„Și peste tot mișcarea cobolzilor * pe schele ;
Se-nalță mîini trudite spre cer, cu sarcini grele,
Grăbesc pe punți, și-n urma acestor fețe pale,*

* Cobold — spiriduș (în folclorul german).

*Un lung miros de smoală, de flori, de portocale,
De țări de mult văzute ca-n vis odinioară,
Se-mprăstie-n tot portul și stau pîn-în deseară
Cînd farul își aprinde lumina sub pleoape,
Și pare-n întuneric un Crist umblînd pe ape..."*

[În port]

Aproape 250 de nave românești — tot atîtea părțile din trupul patriei — brăzdează, azi, mările și oceanele lumii; aproape 250 de solii prietenești, trimise în cele mai îndepărtate colțuri ale globului de harnicul nostru popor. Ziarele anunță: Nava „Agnita” este în drum spre Alger, „Bega”, spre Beirut, „Bocșa”, spre Kpeme, „Borsec”, spre Tubarao, „Brad” și „Salva”, spre Tartous, „Brașov”, spre Point Noire, „Bușteni”, spre Rotterdam, „Călărași”, spre Londra, „Drobeta” spre Limasol, „Dumbrăveni”, spre Anvers, „Frunzănești”, spre Leixoes, „Muntenia”, spre Kharg Island, „Olănești” spre Algeria, „Sadu”, spre Malta, „Satu Mare”, spre Manilla, „Teleorman”, spre Mombasa, „Țirgu Jiu”, spre Rochester... sub operațiuni de încărcare-descărcare se află navele „Bumbești” — la Akaba, „București” — la Hong-Kong, „Nazarcea” — la Izmir, „Cîmpulung” la Agia Marina, „Călimănești” — la Volos, „Slobozia” — la Casablanca, „Simeria” și „Sălaj”, la Tartous, „Alba Iulia” — la Skikda, „Săcele” — la Londra, „Țirgoviște” — la Bjernoey, „Cugir” și „Petroșeni” — la Conakry, „Baia Mare” — la Anvers, „Filiași” — la Wampoa, „Neptun” — la Alger, „Curtea de Argeș” — la Alexandria, „Poiana” — la Tripoli...

Constanța este, în zilele noastre, un oraș cu adevărat marinăresc; ca acum două milenii, cînd tomitanii, urcați pe zidurile cetății, scrutau cu emoție orizonturile pentru a zări, printre valurile spumoase ale thalasei, ivirea galerelor, mii de constănțeni așteaptă, cu suflătul la gură, sosirea celor dragi, plecați nu de-a lungul țărmurilor euxine, ci la Singapore, Osaka, Boston sau Rio de Janeiro.

Tradițiile marinei noastre sînt foarte vechi. Țările Române, aflate în regiunea navigabilă a Dunării și în proximitatea mării, unde comerțul a fost întotdeauna înfloritor, au folosit cu prisosință acest avantaj, în

vremi favorabile, sub domnitori ca Mircea, Alexandru cel Bun, Ștefan, Mihai Viteazul, cînd flotele muntene și moldovene, cu ambarcațiuni ușoare, construite în schelele românești din lemn aflat din belșug în pădurile carpatine, acopereau toate porturile Dunării și Mării Negre.

Arta marinărească este evocată și în cîntecele populare :

*El cunoaște Dunărea
Pînă-n vale la S'lina
Și malurile turcești
Și schelele bogdănești
El înoată ca un pește
De stă omul și-l privește
Șade-n loc și se crucește !
Pînă mări c-ajungea
Mai din Josul Vadului
Vadului Venezului
Und-s-adună gîrlele
Und-se varsă apele.*

Datorită strașnicelor restricții impuse de Imperiul otoman comerțului din bazinul pontic, navigația în țările românești va cunoaște o lungă perioadă de regres. Abia în al patrulea deceniu al veacului trecut, cînd Poarta acordă navelor valahe și moldovenești dreptul de a naviga pe Dunăre și Marea Neagră, marina română începe să se învioreze. Cînd, în 1838, s-a lansat, la Brăila, întîia corabie valahă din epocă, botezată „Marița”, Cezar Bolliac scria :

*„Corabie frumoasă ! Te du, te du, grăbește !
Pe țarmuri depărtate aleargă, povestește,
Că lesne-asa nu moare un neam care-a trăit,
Dar viața unei nații nu poate să sleiască,
Pînă-n sfîrșit dreptatea în veci a biruit...”*

După Unire, sub domnia lui Alexandru Ioan Cuza, marina este organizată pe baze moderne. În 1864, flota primește în dotare prima navă de război cu aburi, botezată, simbolic, la propunerea lui Cuza, „România”.

În 1868 este inaugurat iahtul „Ștefan cel Mare“, care va sluji multă vreme marinei noastre. În 1872, Ministerul de război creează la Galați o școală de subofițeri și ofițeri pentru flotila pe Dunăre, iar în anul 1881, tot la Galați, ia ființă „Școala copiilor de marină“.

La 1874, marina de război primește o nouă navă: șalupa torpiloare „Rîndunica“, lansată în șantierele navale engleze. Tot în acel an este comandată la Toulon canoniera „Fulgerul“ (cu următoarele caracteristici: deplasament — 90 de tone; mașini cu o putere de 100 de cai; lungime — 25 m; lățime 4,80 m; pescaj — 1,30 m; viteză — 7 noduri). De la Toulon la Galați, „Fulgerul“ a navigat sub comanda căpitanului Ion Murgescu, făcînd să fluture, în Mediterana, tricolorul românesc. Este interesant că, în 1875, cu prilejul unor manevre, canoniera „Fulgerul“ sub comanda căpitanului Mihail Drăghicescu va face o vizită la Tulcea, Sulina și Kiustenge, iar întreaga divizie, formată din navele „România“, „Ștefan cel Mare“ și „Fulgerul“, a vizitat Tulcea, reședința guvernatorului Dobrogei, act politic cu importante consecințe pentru începutul recunoașterii independenței României. Peste ani, în războiul pentru neatințare, navele românești se vor distinge în luptele de pe Dunăre.

După revenirea Dobrogei la patrie, marinei române i se deschid orizonturi noi. În 1880 este construită la șantierele navale din Triest canoniera „Grivița“, primul vapor destinat navigației în Marea Neagră. La 15 august, același an, „Grivița“, în drum de la Triest spre Galați — unde urma să fie armată cu tunuri —, face o escală la Constanța, prima pe pămîntul românesc. Aici, canoniera este primită într-un cadru deosebit de sărbătoresc. Un ziar local a descris primirea navei: «Bateria de artilerie sta așezată în fața cazarmei infanteriei dominînd portul, în care toate bastimentele ancorate purtau pavilioanele respective, dominate de stindardul românesc. Cînd „Grivița“ se apropie de port, trei salve de artilerie o salutară. În același timp, muzica Reg. 6 de infanterie și muzica Reg. 1 de roșiori cîntau marșul militar român».

Un important rol în dezvoltarea marinei noastre l-a avut, nu încapă îndoială, nava-școală „Mircea“. Vasul

un bric (navă militară cu două catarge, pînze pătrate și bompres, uneori și cu motor) devenit aproape un simbol al marinei românești, a fost comandat, în anul 1882, la șantierele navale engleze de către Ion Ghica, pe atunci ministru al României la Londra. Tot Ion Ghica a botezat noua navă, simbolic, „Mircea”. Bricul avea un deplasament de 360 de tone, o lungime de 36 m și o lățime de 7,60 m. Poseda doi arbori (catarge) înalți de 28 m fiecare și 14 vele. Putea desfășura o viteză de 10 noduri. Un motor de 160 CP servea la manevrarea vasului în porturi sau în cazuri excepționale. Într-o epistolă adresată locotenent-colonelului Urseanu, comandantul vasului „Mircea”, Ion Ghica, scria: «Facă cerul ca prima, fericita călătorie a lui „Mircea” pe marea cea periculoasă să fie de bun augur și să deschidă României o eră de acțiune asupra mărilor. Urez tinerilor argonauți de sub direcția și conducerea Voastră un viitor generos și mare».

După ce a format zeci de promoții de ofițeri, bricul a fost, din cauza uzurii înaintate, scos din serviciul marinei. În 1939, o nouă navă-școală va intra în dotarea flotei noastre militare: actualul bric „Mircea”, mai mare și mai puternic, construit în șantierele navale hamburgheze. Cînd navighează cu toate pînzele ridicate, umflate de vînt, această elegantă navă, albă ca o lebadă și grațioasă ca un albatros, oferă privirilor, de pe tărîm, un spectacol de o neasemuită frumusețe. Nava-școală Mircea reprezintă, prin trecutul său glorios, un emoționant simbol al vocației maritime românești.

Prin înființarea, la finele secolului trecut, a Serviciului de Navigație Fluvială și a Serviciului Maritim Român (S.M.R.), marina comercială va cunoaște și ea o dezvoltare pe măsura noilor cerințe economice ale statului nostru. Serviciul Maritim Român va fi inaugurat cu o cursă a vaporului „Medeea” de la Brăila la Constantinopol (1895). Alte nave civile: „Meteor”, „Principesa Maria” (fost „Ingazio Floria”), „Carol” (construită la Glasgow și dată în exploatare la 1898). La Saint-Nazaire a fost lansat, în aceeași perioadă, vaporul de călători, mărfuri și poștă „România” (3 152 tone, 18 noduri), navă deosebit de luxoasă. Tot la Saint-Nazaire au fost construite vapoarele „Împăratul Traian”

3 163 tone și 18 noduri) și „Dacia” (3 422 tone), date în folosință între 1906—1907. Navele circulau pe linia orientală (Constanța—Constantinopol—Alexandria); pe această linie făceau curse și nave de mărfuri ca „Turnu-Severin” și „Constanța” (lansate la Kiel) și „Iași” (Glasgow). Pentru linia maritimă occidentală (Constanța — Rotterdam), S.M.R. avea în serviciu 4 cargouri („București” și „Dobrogea” — câte 3 150 tone fiecare și „Carpați” și „Bucegi” — câte 7 150 tone). Până în preajma celui de-al doilea război mondial, alte câteva nave vor intra în serviciul marinei române: „Transilvania”, „Alba Iulia”, „Peleş”, „Suceava”, „Ardeal”, „Oituz”, „Durostor”.

Dar să ne întoarcem la portul Constanța. În 1879, portul se compunea din două cheiuri: unul la nord, de 148 m, din lemn, și unul la est, din lemn și piatră și din două diguri: unul de 90 de metri la nord, iar celălalt de 210 m la sud. Întregul bazin nu avea mai mult de șase hectare.

Autoritățile românești solicită, în 1881, lui Sir Charles Hartley, inginerul șef al Comisiunii Europene a Dunării, întocmirea unui proiect al portului Constanța, proiect revăzut de Franzius, directorul portului Bremen, precum și de Voisin Bey, directorul Companiei Canalului Maritim Suez. Totuși planurile definitive au fost concepute de un serviciu special, înființat în 1888 și condus de inginerul I. B. Cantacuzino, apoi de Gh. Duca și Anghel Saligny. „De atunci încolo — declara cu mândrie Saligny în cuvântarea de inaugurare (27 septembrie 1909), numai ingineri români, mai toți ieșiți din școala noastră de poduri și șosele, au lucrat la conceperea și executarea lucrărilor portului”.

Lucrările au fost începute în anul 1896 de întreprinderea franceză Hallier. Societatea lui Hallier s-a dovedit însă incapabilă să ducă lucrarea la bun sfârșit. În aceste condiții, guvernul român s-a văzut nevoit să renunțe la serviciile societății franceze, hotărîndu-se să execute lucrarea pe cont propriu. Are loc un mare scandal, cu implicații internaționale, cunoscut în epocă sub denumirea de „Afacerea Hallier”. Societatea protestează pe lângă autoritățile românești, cerînd despăgubiri în valoare de 18 milioane lei. Mai mult, Hallier, știind

că România era pe cale să contracteze un important împrumut străin, a folosit întinsele sale relații internaționale pentru a se tergiversa obținerea împrumutului, dacă guvernul român nu era de acord să încheie cu compania franceză un act de lichidare inacceptabil pentru acesta. Impertinent, Hallier declară chiar că iminentul proces nu poate fi încredințat tribunalelor românești, deoarece, zicea el, acestea sînt „părtinitoare și incompetente“.

Procesul a început la 1 martie 1900, într-o atmosferă de indignare generală a opiniei publice românești. Partea franceză avea să fie apărută de celebrul avocat Raymond Poincaré, viitorul președinte al Franței. În timpul procesului au avut loc energice demonstrații de protest. A intervenit poliția, operînd arestări.

Potrivit sentinței, statul român urma să plătească despăgubiri lui Hallier în valoare de circa 6,2 milioane lei, în loc de 18 milioane cît ceruse inițial compania franceză.

Astfel a început istoria modernă a portului Constanța...

În acei ani s-a construit și farul de la Tuzla (20 km de Constanța), timp de decenii una din „minunile“ litoralului românesc. Turnul farului are o înălțime de 70 de m (16 m la temelie și 54 m deasupra solului) și cîntărește 46 953 kg. 204 trepte ale unei scări interioare duc la un balcon, de unde se poate vedea pe o rază de 20 km. Din ce era format aparatul optic? Un glob de cristal cu două lentile, în interiorul căruia se afla o puternică lampă cu petrol. Întregul glob plutea într-un bazin de 300 kg de mercur, pentru a avea o perfectă orizontalitate. Globul se învîrtea, printr-un mecanism de ceasornic, de la apus spre răsărit. Lumina farului de la Tuzla se vedea de la 16 mile depărtare de țarm. Pentru a putea semnaliza, în caz de viscol și ceață, farul era dotat cu o sirenă care funcționa cu un motor de 10 cai putere. Ulterior, firește, farul a fost înzestrat cu instalații electrice. Multă vreme, farul de la Tuzla a constituit unul dintre cele mai frecventate obiective turistice euxine.

Portul Constanța și navigația noastră maritimă au evoluat neîncetat. Dacă în 1895, portul avea o capaci-

iate de 109 000 tone, în 1913 ajunge la 1,4 milioane tone, iar în 1934, la 6 milioane de tone, situându-se printre marile porturi europene, chiar înaintea unor porturi cu vechi tradiții ca Triest, Istanbul, Bordeaux, Marsilia etc. În 1976, capacitatea portului era de 14 milioane tone și se estimează ca în 1981 să ajungă la 50 de milioane tone.

Flota comercială crește și ea considerabil (de la 86 de nave în 1975, la 125 de nave în 1977). În 1980, flota noastră maritimă a dispus de 250 de nave cu un tonaj total de 3 milioane de tone față de 2 milioane tone în 1978). Se amenajează porturi noi (Constanța-Sud—Agigea, Mangalia, Midia), iar șantierele navale de la Constanța și Mangalia construiesc vase gigant, de pînă la 150 000 tone.

Navele românești trec anual prin circa 300 de porturi din întreaga lume. Tricolorul românesc străbate toate mările și oceanele globului. Prin politica înțeleaptă a partidului de permanentă deschidere spre mare, România tinde să devină o însemnată putere maritimă — comercială, pe măsura impresionantului său avînt economic. Acest emoționant spectacol al dezvoltării navigației noastre — prilej de legitimă mîndrie națională — ne readuce în minte versurile Bolliacului :

*„Corabie frumoasă ! Te du, te du, grăbește !
Pe țarmuri depărtate, aleargă, povestește,
Că lesne-așa nu moare un neam care-a trăit...”*

Litoralul muzeistic

Peisajul cultural euxin, atât de viu și de nuanțat în timpul sezonului călduros, este fericit întregit de numeroase instituții muzeale, cele mai multe înființate în anii împlinirilor socialiste. Litoralul este, nu încapă în-doială, un oraș al muzeelor. Dealtfel, întreaga Dobroge este un tulburător de original muzeu în aer liber fie arheologic, fie natural: când ieși din muzee, autocarele te conduc, pe frumoasele șosele dobrogene, spre ruinele fostelor cetăți antice și medievale, presărate pretutindeni între Dunăre și mare, mărturii în piatră și în marmură ale unui trecut pe cât de zbuciumat, pe atât de strălucit, sau spre încântătoarele rezervații naturale — floristice, faunistice și geologice, aflate — dar divin — în toate punctele cardinale ale provinciei. Totodată, din țara dintre ape nu lipsesc mărturiile mai recente ale vi-guroasei acțiuni culturale și economice românești (monumente de arhitectură și de artă), la care, firește, se adaugă dovezile istorice și artistice ale existenței altor popoare care au coabitat, de-a lungul vremurilor, cu poporul nostru pe acest pământ — obiective turistice de real și permanent interes.

Muzee, expoziții, rezervații arheologice

Toți cei care, în toate timpurile, au pus piciorul pe pământul pontic au fost impresionați de bogăția pieselor arheologice, de mulțimea și măreția monumentelor an-

tice aflătoare aici la tot pasul. Și astăzi, când gama muzeistică este atât de diversă pe litoral, pe orice oaspe gândul îl duce, mai întâi, la obiectivele de interes istoric. De aceea, stă în ordinea lucrurilor să încep cu prezentarea Muzeului de istorie națională și arheologie din Constanța, unitate muzeală al cărei prestigiu științific a depășit de mult hotarele patriei. Dar să aruncăm, pentru a ne face o idee despre dimensiunile reale ale dezvoltării arheologiei în ținuturile pontice, o privire în urmă.

Pînă la 1878, antichitățile dobrogene au stat doar ocazional în atenția unor călători aflați în provincia de la mare, în cu totul alte scopuri decît cele arheologice — Hector de Béarn (1828), Xavier Hommaire de Hell (1844), Carol von Vincke și Helmuth von Moltke (1837), Louis Michel (1854), C. W. Wutzer (1856), C. F. Peters (1864) și alții, cu excepția cercetărilor sistematice efectuate la Troesmis (Iglița — Tulcea) de G. Boissière, A. Baudry și E. Desjardins între anii 1865—1867. Nu lipsit de interes ne apare faptul că, la 1850, Ionescu de la Brad întâlnea la Tulcea un colecționar român de monede antice. La 1879, Remus Opreanu, primul prefect al Constanței — un patriot de o rară distincție intelectuală — organizează un început de muzeu în localul prefecturii, apoi, peste ani (1911), prin grija lui Vasile Pârvan — istoricul vizionar — ființează un mic muzeu pe lângă gimnaziul din Constanța, ca secție a Muzeului Național, avîndu-l custode pe inimosul profesor N. Orghidan. Deși savanți de prestigiu ca M. C. Șuțu, Grigore Tocilescu, V. Pârvan și alții au deschis șantiere de săpături cu rezultate științifice spectaculoase, strădaniile lor pluteau în van datorită dezinteresului funciar al autorităților locale sub ochii cărora mulțime de piese rare sau unice luau calea străinătății sau a colecțiilor particulare. Numismatul Constantin Moisil nota cu amărăciune: „Nenumărați samsari (...) precum și trimiși speciali de-ai muzeelor și colecționarilor străini cutreră în fiecare an țara și adună tot ce găsesc mai de preț. În unele orașe există chiar agenți stabili cari furnizează muzeelor și colecționarilor străini anume specii de antichități, pe cari le plătesc cu prețuri foarte mari“, iar Vasile Pârvan raporta guvernului: „Întru cît

ne privește, direct nu putem face mai nimica, deoarece, afară de Constanța, unde există o secțiune a Muzeului Național cu un custode (...) nu avem decât doi gardieni speciali însărcinați unul cu paza cetății Ulmetum, altul cu paza cetății Tropaeum. Restul Dobrogei ne scapă cu totul de sub privire...” La 1928 — anul semicentenarului revenirii Dobrogei la patria mamă — muzeul este găzduit în localul primăriei, avînd, începînd cu anul 1930, drept director pe cunoscutul și foarte apreciatul, în lumea științifică, geograf Constantin Brătescu — conducătorul revistei „Analele Dobrogei”, care-l reorganizează și-l îmbogățește. Adevărata dezvoltare a Muzeului arheologic constănțean va avea loc însă în anii 1956—1957 datorită eforturilor remarcabile ale unui colectiv condus de Vasile Canarache, un excelent organizator, apoi de dr. Adrian Rădulescu, arheolog de recunoscut prestigiu. Din 1977, muzeul a fost reorganizat ca Muzeu de istorie națională și arheologie și mutat în fosta clădire a primăriei. În noua sa concepție, muzeul face o largă trecere în revistă a vestigiilor antice descoperite în Dobrogea — multe și de mare interes —, a mărturiilor perenității românești la Pontul Euxin, ale luptei poporului nostru pentru neaîrnare, democrație și socialism. În sălile tezaurului sînt expuse cele mai rare piese din colecție, unele unicate. Aici pot fi văzute 228 de vase grecești din secolele XIV-IV î.e.n., o valoroasă colecție de statuete tip Tanagra făurite în atelierele de la Pontul Stîng, precum și cele 24 de sculpturi antice (sec. II—III e.n.) descoperite în 1963 la Constanța pe locul fostei gări; între acestea se disting Șarpele fantastic — piesă unică în lume —, grupul statuar Fortuna cu Pontos și dubla reprezentare a zeiței Nemesis, diferite ipostaze ale cavalerului trac, basoreliefuli cu chipurile zeilor pantheonului roman — Cybela, Esculap, Hermes, Selene, Bachus ș.a. Nu lipsesc obiectele de utilitate și de lux executate din metale prețioase — pandantive, cercei, coliere, catarama, inele, brățări, fibule etc., precum și prețioase colecții de monede antice. O mare izbîndă a arheologilor constănțeni este, desigur, descoperirea și punerea în valoare, în 1959, a Edificiului roman cu mozaic. Este vorba de o construcție de interes public, dispusă pe trei nivele pe faleza

portului — Piața Ovidiu — lungă de peste 100 m și largă de 18 m, închizînd o suprafață de 2 000 mp de mozaic policrom cu motive ornamentale. S-au păstrat, pînă azi, mai bine de 600 mp de mozaic. În apropiere existau magazine pentru mărfuri (s-au găsit sute de amfore, cantități imense de rășini, colofoniu, minereuri de fier semiredus, tipare de opaițe etc.). Tot aici se află și colecția de curiozități „Mercurius”, cu pipe de toate formele și din toate timpurile, narghilele, colecții de chibrituri din diverse epoci, vechi paftale de argint și de sîdef, vase americane precolumbiene etc. Din această zonă pornesc și senzaționalele galerii subterane ale Tomisului, la o adîncime de 20 m, spre partea estică a peninsulei, străbătînd-o în întregime (părerile specialiștilor privind utilitatea acestor galerii sînt împărțite: unii susțin că erau folosite, în antichitate, pentru aprovizionarea cu apă potabilă, alții opun ipoteza că serveau drept adăpost în vremi de grea cumpănă). Galeriele tomitane nu au fost însă exploatate în întregime (desigur din cauza greutăților de ordin tehnic), așa că ele stau, deocamdată, în afara circuitului turistic. Firește, localnicii au creat diverse legende privind utilitatea acestor, ce-i drept, originale galerii. Între legende se detașează, prin dramatism, povestea fetelor care își găseau aici refugiu pentru a scăpa de a fi trimise în haremul sultanului de la Istanbul... Alte obiective arheologice constănțene: cartierul tomitan din sec. III—IV e.n. de lîngă Catedrală (faleza Cazinoului), parcul arheologic de pe bulevardul Republicii (între Teatrul „Fantasio” și Biblioteca județeană, Secția pentru copii și tineret) care cuprinde o uriașă hartă din mozaic a Dobrogei antice — unică de acest fel în țară —, porțiuni din zidul de incintă al cetății Tomis, poarta de vest, poarta de nord, Turnul măcelarilor — sec. III e.n. — (descoperit de Vasile Pârvan în 1915), precum și numeroase piese arheologice (coloane, capiteluri, cornișe, chiupuri uriașe din ceramică pentru depozitat cereale etc.).

La Mangalia, arheologii au scos de sub pămînt ruinele anticului Callatis. Aici au lucrat cu migală și dăruire, în primii ani ai secolului nostru, D. M. Teodorescu, George Mateescu, Paul Nicorescu și, mai ales, Th. Sauciuc-Săveanu și Oreste Tafrali, dar și alți arheo-

logi. Localitatea a devenit celebră în lumea științifică mai ales prin descoperirea, în anul 1959, a mormîntului cu papyrus (sec. IV î.e.n.), aflat sub un tumul din preajma stadionului. Din păcate, papyrusul — piesă de inestimabilă valoare arheologică — s-a sfărîmat în contact cu aerul, înainte ca textul să poată fi descifrat. La Mangalia pot fi văzute: o parte din zidul de incintă al Callatisului, bazilica de tip sirian (sec. V—VI e.n.), necropolele de epocă greacă (sec. IV—II î.e.n.) aflate în parcul stadionului și cele de epocă romană tîrzie (sec. II—IV e.n.) în apropiere de șoseaua spre Albești și, firește, muzeul „Callatis”, unde se află piese găsite în zonă (deosebit interes prezintă un capitel de marmură paleocreștin, cu protome în formă de capete de berbec).

În vara anului 1914, Vasile Pârvan, după terminarea săpăturilor de la Ulmetum (Pantelimonu de Jos), așezare romană (începute la 1911), atacă șantierul de la Histria, cea mai importantă, cîndva, cetate de la Pontul Stîng, și cea mai veche. Marele savant a fost profund impresionat de bogăția materialului arheologic aflat aici, pe malul lacului Sinoe, într-un loc cu desăvîrșire sălbatic, de o apăsătoare frumusețe. Pârvan avea să sufere mult însă din pricina precarității mijloacelor financiare de care dispunea pentru continuarea lucrărilor. „Cu săpături numai la zile mari — nota el undeva — nu putem nici în cincizeci de ani dezgropa ruinele Histriei. Pe de altă parte, iarăși nu ne este iertat să părăsim, ori, fie chiar, să lăsăm neisprăvită o întreprindere așa de roditoare și de însemnată culturală nu numai românească ci și europeană...” După moartea lui Vasile Pârvan (1927), săpăturile au fost continuate cu intermitențe, de elevii săi, iar din 1949, de o echipă a Institutului de arheologie din București.

Spectacolul oferit, azi, de ruinele Histriei care scli-pesc albe, pe fundalul albastru al lacului, este fascinant. Ai sub priviri un oraș adevărat, cu străzi, apeducte, temple, bazilici, edificii private, băi publice, piețe, de fapt mai multe orașe suprapuse în diferite epoci (unele înfloritoare, altele sărace), o cronică în piatră a unor vremi de strălucită cultură (faptul că deasupra ruinelor

histriene nu s-a mai ridicat altă așezare a fost o întâmplare fericită pentru știință deoarece nu s-a mai repetat cazul Tomisului sau Callatisului, unde construcția edificiilor moderne a prilejuit cîndva distrugerea sau risipirea unor valori arheologice). Materialul informativ descoperit la Histria este de o mare însemnătate privind înțelegerea antichității de la Pontul Stîng, a legăturilor dintre populația autohtonă daco-getă cu grecii și cu romanii, a procesului de formare a poporului nostru. Tot Vasile Pârvan a construit la Histria și un muzeu, nu mai puțin interesant, prin colecțiile sale, decît cetatea.

Cred că este de neînchipuit ca cineva, care a sosit pe litoral și are timp la dispoziție, să nu fie tentat a face o excursie la Adamclisi pentru a vedea celebrul monument Tropaeum Traiani; ca și cum ai merge la Roma fără să vizitezi celălalt monument, tot al lui Traian, Columna, care-i poartă numele! Este de neînchipuit, deoarece dincolo de măiestria acestor opere arhitectonice și de artă, ele reprezintă pentru poporul român excepționale documente în piatră ale începuturilor levenirii sale.

... Vreme de secole, o construcție uriașă (circa 40 de m înălțime și tot atîția în diametru) aflată într-un loc pustiu și arid, fără un copac în preajmă, de unde putea fi văzută de la zeci de kilometri, a uimit pe localnicii ignoranți și i-a înspăimîntat prin măreția ei solitară. Edificiul de piatră a început să fie venerat ca orice lucru de neînțeles; i s-au smuls blocurile șlefuite care-l îmbrăcau pentru a fi așezate pe mormintele din împrejurimi; musulmanii i-au zis Adamclisi sau biserica omului. Dar enigmatică și impunătoare construcție impresiona pe oricine. Iată mărturisirile unor călători prin aceste locuri înainte de 1877: „Trei ore spre miazăzi de Rasova (...) se înalță pe un tăpșan deschis (...) o namilă de zidărie, rotunjită acum în formă de cupolă (...). Este învedereat însă că mai înainte toată masa aceea fusese acoperită cu pietre tăiate ...” (Vincke, 1837); „Spre Dunăre, două ore și jumătate de Rasova, găsim o ruină vrednică de însemnat; turcii o numesc Adamclisi sau Biserica lui Adam” (Moltke, 1837). Grigore Tocilescu — unul dintre pionierii arheologiei dobrogene — care timp de mai bine de 12 ani a studiat mo-

numentul, avea să descrie simțămintele pe care le-a încercat la prima întâlnire cu edificiul de la Adamclisi (1882): „Acum avem monumentul în față; câteva sute de pași și suntem la poalele lui. Impresiunea ce-ți produce este din cele mai impunătoare; numai acum îți dai seama de grandiositatea, tăria și înălțimea clădirii; dar după ce agățându-te de colțurile bolovanilor, și mai mult pe brînci ajungi sus pe creștetul ei, rămii cîțva timp nemișcat într-o mută contemplație înaintea ochilor”. Tocilescu va scormoni cu perseverență în toate satele din împrejurimi, va culege piatră cu piatră, piesă cu piesă, va strînge informații, va face măsurători, săpături, într-un cuvînt va depune o muncă titanică pentru reconstituirea monumentului. Împreună cu austriezii Otto Benndorf (profesor de arheologie clasică la Universitatea din Viena) și George Niemann (arhitect) reușește să reconstituie și să dea o descriere științifică a monumentului de la Adamclisi. (Monumentul a fost ridicat din ordinul împăratului Traian în anii 108/9 e.n., pentru a consemna biruința romană asupra dacilor și aliaților lor din iarna anilor 101—102 la Nicopoli ad Istrum și la Adamclisi.) O problemă greu de rezolvat a fost transportarea materialului arheologic recuperat, la București. Ca o curiozitate, redau un fragment dintr-o scriere a lui Grigore Tocilescu, privind transportul pieselor: „Cîte dificultăți tehnice am avut de înfruntat, cîte greutăți și necazuri, decepțiuni amare de lucruri și de oameni! Mai ales din cele două bucăți ale trunchiului cu lorica, gîndeam că n-au să mai sosească la destinație; căci nu scăpam de o greutate, și alte două se iveau în loc; cînd carul-tăvăluc, făcut într-adins pentru transport, se răsturna la hopuri cu piatră cu tot, și trebuia o săptămînă pînă să fie din nou urnit; cînd osia de oțel a carului cu toată grosimea ei se mînca și se subția sub greutatea pietrelor și trebuia înlocuită; cînd tăvălucul se înfunda și piatra rămînea la pămînt; cînd cele 40 de perechi de boi, cu mare cheltuială și dificultate procurați, rupeau lanțurile, jugurile, și nu făceau pe zi mai mult de 80—100 m!”.

Astăzi, piesele originale — readuse de la București — sînt expuse, pentru a fi ferite de intemperii, într-un muzeu special construit, la Adamclisi. Monumentul a fost

reconstituit — Mihail Kogălniceanu făcuse o propunere, în acest sens, încă la 1887, Academiei Române — în copie de mărime naturală (inaugurarea a avut loc la 9 Mai 1977, cu prilejul sărbătoririi centenarului Independenței de stat a României în prezența președintelui țării, Nicolae Ceaușescu).

Tot la Adamclisi se află importanta cetate antică numită, de asemenea, Tropaeum Traiani, fondată odată cu monumentul (aici săpăturile continuă, cu rezultate notabile, prin grija unui colectiv de arheologi îndrumat de prof. Ion Barnea).

Așezările antice — majoritatea, azi, șantiere arheologice — dispuse pretutindeni în Dobrogea, conferă acestei provincii, în care viața modernă trepidează la cotele cele mai înalte, prin contrast, un farmec tulburător. Limesul dunărean, cu cetățile sale — Sucidava (Izvoarele), Sacidava (Muzait-Rasova), Axiopolis (Cernavoda), Capidava, Carsium (Hîrșova), Cius (Gîrliciu), Troesmis (Iglița — Turcoaia), Arrubium (Măcin), Dinogetia (Garvăn), Noviodunum (Isaccea), Aegysus (Tulcea), Salsovia (Beștepe — Mahmudia), cetățile bizantine Păcuiul lui Soare (la Dunăre) și Enisala (lingă Babadag) reprezintă tot atâtea obiective turistice de real interes.

Cîteva descoperiri arheologice din ultimii ani sînt cu totul remarcabile. La Capidava a fost găsit un ulcior cu o inscripție greacă la sfîrșitul căreia este scris numele românesc Petre (sec. X), cea mai veche dovadă scrisă a unui cuvînt din limba noastră.

La Cernavoda a fost scoasă la lumină o așezare neolitică aparținînd culturii Hamangia; încă la 1925, Vasile Pârvan atrăsese atenția asupra existenței unei așezări neolitice, aici, la Baia (denumirea veche — Hamangia), cultură răspîdită pe tot teritoriul Dobrogei, în care ceramica vădește virtuți artistice (îndeosebi statuetele antropomorfe — cum este, de pildă, celebra pereche descoperită într-un mormînt de la Cernavoda: „Gînditorul” — un bărbat stînd pe gînduri — și „Femeia” — o femeie șezînd —, statuete considerate de specialiști ca fiind de un mare rafinament artistic, de o surprinzătoare forță de esențializare a unor ipostaze umane, adevărate capodopere ale artei neolitice de pe teritoriul României.

Mare răsunet a avut, la vremea respectivă, descoperirea complexului rupestru de la Basarabi. Este vorba de o veche carieră de cretă, în pereții căreia locuitorii au săpat diverse încăperi: locuințe, cavouri, biserici cu o bogată decorație figurativă și simbolică, precum și numeroase semne runice nedescifrate încă. Reprezentarea unei corăbii asemănătoare aceleia a Sfântului Olah a sugerat unor cercetători ipoteza prezenței vikingilor la Pontul Euxin în sec. IX e.n.

De neîndoioasă însemnătate este, pentru istoria creștinismului pe meleagurile patriei noastre, darea la iveală, în străvechea localitate românească Niculițel, a unei bazilici (sec. IV e.n.) în cripta căreia au fost găsite osemintele a patru martiri — Zosimos, Atalos, Kamasis și Filipos.

În sfârșit, tot pentru istoria creștinismului, este importantă descoperirea între Albești și Mangalia a unei necropole creștine (50 de morminte din sec. II—V e.n. cu un foarte bogat inventar funerar). Firește, enumerarea ar putea continua; solul dobrogean este plin de istorie, în orice colț al provinciei transdunărene se pot afla mărturii ale trecutului mare și zbuciumat al acestor locuri, mărturii care așteaptă să fie scoase la iveală...

Alte două muzee importante întregesc cunoașterea trecutului ținuturilor euxine: Muzeul Deltei Dunării — secția de istorie-arheologie, instituție de recunoscut prestigiu științific aflată la Tulcea, și Muzeul marinei române din Constanța, unitate înființată în anii din urmă, cu activitate deja unanim apreciată în cercurile de specialitate.

Dar Dobrogea nu a fost căutată numai de arheologi și istorici; cum vom vedea, într-un alt capitol, pământul euxin a constituit prin ineditul său o permanentă atracție pentru artiștii plastici. Aici s-a pictat mult și cu aleasă simțire, s-au creat valori artistice și se creează încă, Dobrogea bucurându-se de privilegiul de a fi inspirat lucrări care fac fala celor mai exigente colecții. Dar multă vreme, pe litoral, unde au poposit șevaletele celor mai mari pictori români, nu a existat un muzeu de artă. Târziu, prin anii '30, odată cu înființarea unei biblioteci publice se schițează și un început de pinacotecă, cu lucrări însă nereprezentative, de mîna a treia, găs-

duită în localul primăriei. Abia în 1960 se înființează, ca instituție de sine stătătoare, Muzeul de artă, cu colecții bazate pe criterii științifice și valorice ferme, urmînd două direcții principale: de demonstrare a etapelor evolutive ale artei românești moderne și contemporane și una de specialitate locală — lucrări inspirate de Pontul Euxin sau realizate de artiști originari de pe aceste locuri. Totodată, muzeul și-a creat secții la Topalu (Muzeul „Dinu și Sevasta Vintilă”) — cuprinzînd donația doctorului G. Vintilă, dobrogean de origine —, la Limanu (Muzeul de artă contemporană — donație a Uniunii artiștilor plastici), la Medgidia (Muzeu de artă, organizat în 1964 și reorganizat în 1975); tot secții ale muzeului sînt „Colecția de etnografie și artă populară”, găzduită în clădirea poștei vechi și Colecția de sculptură „Ion Jalea” donată de artist în 1968, aflată într-o clădire pe faleza Cazinoului. Astăzi, Muzeul de artă (în care activează un colectiv competent și pasionat, condus de criticul și istoricul de artă Florica Cruceru) posedă colecții innobilate de nume ca: Theodor Aman, Nicolae Grigorescu, Ion Andreescu, Ion Georgescu, Fr. Stork, Ștefan Luchian, N. Tonitza, Francisc Șirato, Șt. Dimitrescu, N. Dărăscu, Vasile Popescu, Ion Țuculescu. Artiștilor dobrogeni, muzeul le acordă spațiu preferențial: Lucian Grigorescu (cu o sală omagială la Medgidia, locul său de naștere), Ion Jalea, Alexandru Ciucurencu și alții.

În contextul muzeistic dobrogean un capitol deopotrivă de original și de seducător îl constituie Complexul muzeal de științele naturii condus, încă de la înființare, cu competență și rară pasiune de inginerul Marcel Stanciu. Cine n-a auzit de Acvariul din Constanța? Dar de Delfinariu? Cu numai două decenii în urmă nu exista, la Constanța, nici un muzeu de științele naturii, nici o colecție constituită deși, aici, natura a fost atît de darnică sub toate aspectele: biologic, geologic și geografic. Înființarea, în 1958, a unui acvariu a fost un început de bun augur. Au urmat: Planetariul (1969), Muzeul mării (1971) și Delfinariul (1972). Complexul a fost vizitat, pînă în prezent, de 14 000 000 de persoane!

Acvariul, aflat pe faleza Cazinoului, oferă un autentic spectacol: bazinele sale transparente, în care

înoată 4 000 de pești și alte animale marine reprezentând 150 de specii din toate mărilor lumii, de o uluitoare diversitate de culori și de forme, sînt o fascinantă feerie! Un bazin uriaș cu pereții din sticlă, aflat în centrul acvariului, adăpostește o colecție de sturioni unică în lume. Rechinul de Marea Neagră, pisica de mare, cu acul ei veninos, romantica anghilă — care călătorește circa 60 000 km pînă la locul de reproducere, delicata rîndunică de mare, care, pe propriile ei picioare, poate umbla pe fundul apei — iată numai cîteva specii curioase ce pot fi văzute în acvariu — fără a mai vorbi de renumita colecție de pești exotici.

Înrudit cu acvariul, ca tematică, este Muzeul mării, aflat, și el, pe faleza Cazinoului, lângă farul genovez. Cele 4.000 de exponate ale sale, între care distingem balena ucigașă, o scoică gigant din specia Tridacna (100 kg) și o broască țestoasă de peste 200 kg, pot incita curiozitatea oricui.

Firește, Delfinariul — singura instituție de profil din lume care susține spectacole cu delfini instruiți din specia *Delphinus delphis ponticus*, specie locală — constituie un obiectiv de largă atracție. Cei cinci delfini prezintă în fiecare vară circa 800 de spectacole cu public. Cîteva amănunte demne de relevat: apa din delfinariu se trage direct din mare, prin conducte subterane, de la 800 de metri distanță; instalații de pompare și filtrare asigură fără întrerupere circulația și oxigenarea apei; hrana delfinilor constă în exclusivitate din pește proaspăt: circa 4 kg pe zi de animal; fiecare delfin nou capturat, pentru a fi ferit de contractura unor boli epidemice din contactul cu omul, este vaccinat cu gamaglobulină; pentru tratamente profilactice și curative la delfini se folosesc toate medicamentele destinate omului etc. etc. Cu alte cuvinte, delfinul este tratat de om ca de la egal la egal!

La Planetariu se poate efectua, cu telescopul, desigur, o călătorie pe lună sau pe altă planetă; tot aici, pe o boltă artificială se pot urmări, în mișcare, circa 6000 de stele și planete, iar la stația de observații solare, cu ajutorul celostatului se pot vedea, cu ochiul liber, toate fenomenele solare.

Într-un interviu acordat revistei „Tomis“, ing. Marcel Stanciu ne destăinuie câte ceva despre perspectivele de dezvoltare ale Complexului muzeal de științele naturii: „Sîntem în curs de construire a unui delfinariu acoperit, destinat spectacolelor în perioada de iarnă, căutăm soluții pentru acoperirea delfinariului existent. În gîndurile și preocupările colectivului nostru se află punerea la punct a Microdeltei, un biotop specific, la scară miniaturală, populată, printre altele, de peste 500 de specii de păsări; avem în vedere un acvariu modern, o piscină pentru foci, un muzeu de științele naturii, o grădină botanică, un terariu, adică o colecție de reptile, poate o rezervație marină menită să păstreze nealterate unele specii de floră și faună locale...“.

Muzeul Delta Dunării din Tulcea are și o puternică secție de științele naturii cu colecții specifice zonei Dobrogei de nord-vest și Deltei; paralel, muzeul desfășoară și activitate de cercetare.

Fără să aibă profil muzeistic, Biblioteca județeană din Constanța, instalată, din anul 1980, în fostul palat episcopal de lângă Catedrala ortodoxă, prin expozițiile de valori bibliofile pe care le organizează, prin bogăția colecțiilor sale de publicații și prin diversitatea serviciilor oferite cititorilor este o unitate culturală foarte solicitată de public. Piesele bibliofile deținute de această instituție de carte înființată în 1931, dar dezvoltată mai ales în ultimii 15 ani prin grija deosebită a organelor de partid și de stat, dar și prin rîvna colectivului său, condus de Constantin Dumitru-Zamfir, bibliolog cu o vastă experiență, începînd cu incunabulul „Liber chronicarum“ de Schedel Hartmann (Nürnberg, 1493), „De bello civili“ de Marcus Lucanius (Lyon, 1569), edițiile ovidiene din 1601 și 1652 și terminînd cu „Îndreptarea legii“ (Tîrgoviște, 1652), „Gramatica“ de Ienăchiță Văcărescu (1787), „De obște gheografie“ de Amfilohie Hotiniul (Iași, 1795) — fără să mai vorbim de alte multe ediții vechi și rare sau de volumele cu autografele unor ilustre personalități — pot face mîndria oricărei mari biblioteci. Biblioteca posedă de asemenea un bogat instrumentar modern al muncii intelectuale: lucrări de referință,

dictionare, enciclopedii de reputație mondială („Encyclopaedia Britannica — 24 vol. ; Meyers Lexikon — 12 vol. ; Encyclopaedia Americana — 27 vol. etc.), precum și un mare număr de reviste românești și străine.

Edificii, monumente istorice și de artă

De bună seamă, la fama litoralului românesc, la creșterea interesului turistic pentru această regiune concură în mare măsură edificiile, monumentele istorice și de artă.

Partea peninsulară a Constanței — declarată, dealtfel, monument istoric — poate fi considerată, fără nici o exagerare, cea mai interesantă și originală zonă urbană a litoralului. Frumusețea cadrului natural pe care a fost edificat cel mai vechi cartier al orașului este sporită considerabil de existența unor edificii și monumente devenite, atât datorită valorii lor estetice cât și — mai cu seamă — datorită încărcăturii lor istorice, locuri de referință ale turismului românesc.

Desigur, Cazinoul (despre care am mai amintit în capitolele precedente), înălțat în extremitatea sudică a peninsulei, chiar pe malul mării, este, cu înfățișarea sa artificioasă, căutată, bizară — ca un edificiu picat aici printr-o minune a vremurilor, din Occidentul burghez, parvenit și pretențios al anilor 1900 — cel mai însemnat obiectiv turistic al locului. (Ținând seama de valoarea acestei clădiri — realizare de referință în arhitectura noastră — folosirea ei actuală — doar ca restaurant, pare nerațională, cu atât mai mult cu cât există aici și o sală de spectacole — e drept, nefuncțională, susceptibilă de îmbunătățiri — unde, cîndva, s-au produs actori de primă mărime ai scenei românești.) Spre est, domină faleza, trist, ca o luminare stinsă, farul genovez, în spatele căruia se profilează clădirea fostului hotel „Carol“, construită de arhitectul Orăscu în 1882 (în prima jumătate a secolului nostru, edificiul va adăposti Cercul militar local, apoi, mai încoace, pînă în 1978, Institutul județean de proiectări). La 1884, hotelul a fost văzut de un călător german: „Pe punctul extrem al peninsulei este Hotelul Carol, lîngă far, avînd aran-

jament european și fiind condus de un prusac. Iarna e aproape pustiu. Însuși directorul hotelului e la Nissa. Vîntul sufla cu atîta turbare și valurile se ridicau și stropeau picături de apă pînă sus pe zidurile hotelului“.

La vest, mai sus de faleză, domină împrejurimile impresionantul edificiu al Catedralei ortodoxe, ridicat între anii 1882—1884. Mobilierul a fost conceput de marele arhitect Ion Mincu, iar pictura inițială de pictorul G. D. Mirea (deteriorată de-a lungul anilor, iar apoi refăcută de pictorii Gh. Popescu și Niculina Dona).

Un monument de arhitectură foarte căutat de turiști, care adaugă peisajului urbanistic peninsular un plus de farmec, cu tentă orientală, este geamia, cea mai impunătoare construcție de acest fel din Dobrogea, un fel de catedrală musulmană, datînd din 1910 (a fost ridicată din subvenții guvernamentale și renovată, tot de statul român, în anii '50 — încă o dovadă a toleranței naționale și religioase manifestate de poporul român, în toate vremurile, față de minorități). Din turnul său, înalt de 50 de metri, se poate contempla — după ce au fost escaladate toate cele 144 de trepte — panorama zonei peninsulare a orașului. De fapt cea mai veche geamie constănțeană este geamia „Azizia“ de pe b-dul Tomis, ridicată în 1862, pe locul alteia mai vechi (construită prin 1820) și renovată în 1958.

Alte edificii constănțene de interes turistic: bazilica romano-catolică, zidită în 1885, clădirea Muzeului de istorie națională și arheologie (pînă în 1977, primăria municipiului), construcție în stil românesc realizată de arhitectul Petru Antonescu în deceniul al treilea al veacului nostru, templul evreiesc de rit spaniol (1908), biserica elenă, zidită în 1864, teatrul „Elpis“ (azi Teatrul de păpuși), templul evreiesc de rit occidental, aflat la intersecția străzilor Petru Rareș și C. A. Rosetti, vila Șuțu, edificiu în stil maur, construit, se pare, înainte de 1877, „Casa cu lei“, imobil în stil eclectic datînd din deceniul al nouălea al veacului trecut (azi, hotel), aflat pe faleza portului (fost proprietatea unei rude apropiate a colecționarului de artă Kricor Zambaccian), casa „beiului“, monument de arhitectură musulmană de la începutul secolului trecut, părăsită, din păcate, și pe

cale de deteriorare totală (pe faleza portului, lângă farul nou) etc.

La Mangalia, de aproape patru secole, geamia Esmahan Sultan, cu eleganta sa siluetă, constituie prilej de admirație pentru călători, iar Babadagul, micul, dar frumosul oraș din inima Dobrogei, oferă turiștilor iubitori de vestigii istorice un interesant Muzeu de artă orientală (tot aici se află o geamie din sec. al XVI-lea și mormîntul generalului turc Gazi Ali Pașa).

Nord-vestul Dobrogei, renumit pentru frumusețile sale naturale, este o regiune în care românii și-au manifestat mai pregnant decît oriunde în această provincie ființa națională. Dealurile din zonă, acoperite cu păduri răco-roase, udate de izvoare cu apă limpede ca lacrima, ascund două așezăminte mănăstirești: Cocoșu și Cilic Dere.

Situată în apropierea Isacței și a Niculițelului — renumite centre viticole — mănăstirea Cocoșu, monument istoric (a fost înființată în 1833 de trei călugări ardeleni), a reprezentat, pînă la 1877, un puternic focar de cultivare a sentimentului național printre românii din dreapta Dunării. Ion Ionescu de la Brad, care a vizitat mănăstirea în 1850, l-a cunoscut pe părintele Visarion, unul dintre fondatorii acestui lăcaș de cult. Potrivit însemnărilor revoluționarului pașoptist, Visarion era un om luminat — „a trăit 30 de ani la Neamț, unde a fost legător și tipograf. Cunoștea operele lui Dimitrie Cantemir „care l-au făcut știutor de originea și de nevoile tuturor românilor“. După ce a trăit o vreme la Muntele Athos, Visarion a venit la Isaccea unde „prin Ene, român ciorbăgiul ciorbăgiilor* din toată cazaoa“ a cumpărat cu 300 de lei locul aflat între Dealul Fetei și Dealul Cocoșului, iar cu 12 000 de lei a cîpătat de la autorități — turcești pe atunci — autorizația de a construi biserică. Cu timpul mănăstirea s-a dezvoltat mai ales prin daniile unor iubitori de neam (Nicolae Hagi Ghiță, mocan din Poiana Sibiului, a donat, în 1853, 15 000 de galbeni, 500 de oi și 15 cai), contribuind la ridicarea culturală a ținutului (pe mulți călugări îi găsim, înainte de 1877, învățători în satele dobrogene).

* Ciorbăgiu — conducător.

Mănăstirea posedă un interesant muzeu de obiecte bisericești (icoane, cărți vechi românești — unele cu însemnări marginale încă de pe la 1840 —, pecetile lăcașului dinainte de 1877 etc.). Pictura bisericii a fost realizată de italianul F. D. Biasse. Aici, la Cocoșu, sînt păstrate moaștele martirilor Zosimos, Atallos, Kamasis și Filippos, descoperite în bazilica paleocreștină de la Niculițel.

Nu departe de mănăstirea Cocoșu, la 3 km de satul Telița, se află mănăstirea Cilic Dere, fondată în anul 1840. La Cilic Dere, turiștii pot vizita muzeul mănăstirii, unde sînt păstrate piese de o deosebită valoare istorică și artistică, între care se disting două cărți vechi românești de mare interes bibliofil: „Biblia” (cunoscută sub denumirea de „Biblia de la București”), tipărită la 1688, și „Cartea de învățătură” sau „Cazania lui Varlaam” (Tîrgoviște, 1643). Între edificiile mănăstirii se află o veche moară de vînt dobrogeană, una dintre acele mori atît de familiare, cîndva, piesajului pontic (potrivit călătorului francez Camille Allard aproape fiecare gospodărie dobrogeană ar fi avut, la 1854, moara ei de vînt!).

Operele sculpturale, mai puține pe vremuri, atît de numeroase azi, ce împodobesc localitățile dobrogene, armonizează, înobilează realizările arhitecturale de la Pontus Euxinus, conferă acestor meaguri originalitate și reprezintă, totodată, o biruință a artei românești. Dintre vechile monumente constănțene, cea mai renumită este statuia poetului „Ovidiu” (aflată în piața cu același nume).

Ideea ridicării unei statui bardului latin în orașul de pe malul mării a aparținut prefectului județului Constanța, avocatul Remus Opreanu, care, uimit de bogăția vestigiilor civilizației greco-romane din teritoriul ce-l administra, s-a gîndit că un monument închinat autorului „Tristelor” în acest colț de patrie va constitui un veritabil simbol al continuității latine în ținuturile Pontului Stîng. Pentru a-și vedea ideea materializată, Remus Opreanu apelează la mai mulți savanți români și străini, ce urmau să stabilească, mai întii, cu certitudine, dacă orașul Constanța moșteneva vechea vatră a anticului Tomis, chestiune încă neelucidată pe deplin la acea vreme. El însuși face o călătorie în Italia, la

Sulmona, orașul natal al poetului Ovidiu, în vederea unei documentări complete (din această epocă datează și primele relații de prietenie între Constanța și Sulmona, azi orașe înfrățite). Cînd orice îndoială asupra locului pe care s-a aflat cetea Tomis a fost risipită, Remus Opreanu a propus pentru sculptarea statuii pe Ettore Ferrari (1849—1929), artist originar din Sulmona (autor de monumente consacrate unor figuri ilustre ca Giuseppe Mazzini, Garibaldi, Giordano Bruno, Abraham Lincoln; tot el a sculptat, la 1879, statuia lui Ion Eliade Rădulescu din Piața Universității din București). Statuia a fost terminată în 1883, dar, din lipsă de fonduri (suma de 1000 lei necesară transportării statuii de la Cernavoda la Constanța s-a strîns prin organizarea unui ... bal!), așezarea ei pe soclu a avut loc abia în 1887, la 18 septembrie. Doctorul Carol Schuchard, călător prin Dobrogea la 1884, nota în jurnalul său: „Bietul Ovidiu! Nici turnat în bronz nu revine bucuros la locul exilului său!”. Multe și inflăcărute discuții s-au purtat în zilele ce au premers dezvelirii monumentului (în timp ce statua poetului zăcea în magazia nr. 7 din port), în legătură cu locul unde trebuia amplasat. Remus Opreanu susținea că locul cel mai nimerit pentru ridicarea soclului este în Piața Independenței, alții, printre care și Mihail Kogălniceanu, considerau că monumentul trebuie așezat cu fața spre mare. Partizanii acestei din urmă opinii veneau și cu argumentul că în Piața Independenței se afla o cafenea („Cafeneaua lui Said”), care pentru statuia marelui Ovidiu ar fi constituit o vecinătate indecentă. Delavrancea, trimis, în urma unei reclamații, de ziarul „Românul”, al cărei redactor era, la fața locului, pentru a scrie un memoriu „Pro Nasone” nota: „Toată lumea ovidianizează la Constanța; sunt în aer discuțiile pro și contra lui Nasone. Vorbești de Ovidiu în baie, la hotel, pe bulevard, în bărbieriile turcești unde te duci să cumperi monede și flori marine”. Inaugurarea monumentului, amplasat tot în Piața Independenței (de-a lungul anilor, monumentului i s-a schimbat poziția în mai multe rînduri), a avut loc într-un cadru festiv, de față fiind ministrul Instrucțiunii publice, o

seamă de personalități ale timpului, precum și o delegație sulmoneză. Pe soclu au fost săpate următoarele versuri ovidiene :

*„Hic ego qui jaceo tenerorum lusor amorum
Ingenio perri Naso poeta meo
At tibi qui transis, ne sit grave quisquis amasti
Dicere : Nasonis molliter ossa cubent“*

(Sub astă piatră zace Ovidiu, cîntărețul / Iubirilor gin-gașe, răpus de-al său talent. / O, tu, ce treci pe-aice, dacă-ai iubit vreodată / Te roagă pentru dînsul să-î fie somnul lin !)

În anul 1925, cetățenii Sulmonei ridică și ei o statuie lui Ovidiu, copie fidelă a celei din Constanța, în Piazza XXX Settembre din orașul unde, cu 2 000 de ani în urmă, a văzut lumina zilei unul dintre cei mai mari poeți ai antichității latine.

Constănțenii se mîndresc și cu un alt monument de artă : statuia lui Eminescu, de pe faleza Cazionului (autor Oscar Han), ridicată de locuitorii de la malul mării pentru a împlini, simbolic, dorința poetului din poezia „Mai am un singur dor“. În anul 1934, cînd a fost inaugurat monumentul, prin osteneala lui Valerian Petrescu, secretarul comitetului care a avut inițiativa realizării statuii, s-a editat și un volum omagial „Mihai Eminescu“ ; volumul s-a bucurat de colaborarea unor nume de prestigiu românești și străine : Nicolae Iorga, Elena Văcărescu, Emil Zegadlowicz (Polonia), E. Sylvia Pankhurst (Anglia) ș.a.

Un monument mai puțin cunoscut, aflat în cimitirul central al orașului, evocă o pagină tristă din istoria Dobrogei : ravagiile făcute de holeră, în 1854, în timpul războiului Crimeii, printre soldații de sub comanda generalului francez Espinasse, pe cînd mărșăluiau prin aceste locuri. Ostașii răpuși de necruțătoarea molimă au fost înhumați într-o mare groapă comună, pe faleză, în dreptul Cazinoului de mai tîrziu. Cu prilejul amenajării acestei zone, în vederea construirii Cazinoului (1904), lucrătorii au descoperit osemintele, care vor fi adunate, așezate într-o criptă, deasupra căreia autoritățile franceze au ridicat un obelisc de granit, cu

inscripția „La France / a ses / soldats morts / pour / la Patrie / 1854—1855“.

Cu totul remarcabil și prin semnificație istorică și prin amploare și prin concepție artistică este „Monumentul Independenței“ din Tulcea. Amplasat pe colnicul „Hora“, de unde domină maiestuos împrejurimile pe o rază de cîțiva kilometri, mărețul edificiu a fost proiectat, la sfîrșitul secolului trecut, de sculptorul G. Vasilescu (piatra fundamentală a fost pusă în 1879). Monumentul tulcean este compus dintr-un obelisc înalt de 22 de metri, străjuit de două elemente compoziționale (un dorobanț și un vultur cu aripile întinse), ambele cu o înălțime de 5 metri. A fost construit din granit italian, tăiat și șlefuit la Veneția, iar postamentul din granit de Măcin. Dorobanțul fusese turnat în bronz — după modelul lui G. Vasilescu — de E. Manaretti din Frize-Veneția. Sus, pe obelisc, pe o placă de bronz era turnată inscripția: „Ridicatu-s'a acest monument de cetățenii Tulcei și ai țării în anul MDCCCXCIX spre veșnica amintire a readucerii Dobrogei la căminul strămoșesc prin vitejia armatei Române (...)“. În timpul primului război mondial, monumentul a fost distrus în întregime (tot atunci a fost distrus și alt monument tulcean: statuia lui Mircea cel Bătrîn, iar statuia lui Ovidiu din Constanța a fost dărimată de pe soclu) de către trupele de ocupație. După război s-a reconstituit doar obeliscul, fără elementele constitutive. În 1977, cu prilejul sărbătoririi centenarului Independenței de stat a României, monumentul a fost restaurat în forma sa inițială, sub conducerea sculptorului Cristea Grosu, originar din Dobrogea. La dezvelire au participat, potrivit „Cărții de onoare“ a monumentului, peste 6 000 de tulceni — muncitori, țărani, intelectuali, elevi, militari, care, precum înaintașii lor cu decenii în urmă, au adus un vibrant omagiu luptătorilor pentru independența de stat a țării noastre, pentru neațîrnare, pentru revenirea Dobrogei la țară.

În anii din urmă, tulcenii au ridicat altă statuie lui Mircea cel Bătrîn, mărețul domn din neamul Basarabilor, statuie ecvestră de această dată, operă a lui Ion Jalea, în centrul civic al metropolei Deltei Dunării.

Un monument de mari dimensiuni care domină intrarea în portul Constanța, de fapt un complex monumental, flancat de fântini arteziene, este cel închinat „Victoriei“, operă a sculptorului dobrogean Boris Caragea, un imn de slavă dedicat luptătorilor căzuți în lupta împotriva fascismului pe meleagurile euxine, luptătorilor pentru democrație și socialism.

Parcul din fața gării constănțene a devenit, de cîțiva ani, unul dintre cele mai căutate locuri de pe litoral: aici se află „Fântina cINETICĂ“, creație de mare virtuozitate artistică a sculptorului Constantin Lucaci, îmbinare fericită între artă și mecanică, o simfonie de volume și lumină. Complexul artezian, realizat din metal, de ales rafinament spațial, în timpul funcționării, cînd apa țîșnește la mari înălțimi, din zeci de orificii, iar cele trei piese sculpturale se pun în mișcare (cea din mijloc mai înaltă, circular, iar cele de pe margini, în zbor de pasăre), riguros calculată, în lumina policromă a reflectoarelor, creează un spectacol tulburător, greu de descris.

Sculptorul Boris Caragea pleda, într-un interviu consemnat de C. Tudora, pentru ideea generoasă ca artiștii să facă din litoral un mare muzeu în aer liber: „Să facem din aceste locuri, atît de dăruite de natură, un mare muzeu în aer liber. Ideal ar fi să reușim ca, prin statuile, prin lucrările noastre monumentale să transformăm fiecare parc, fiecare grădină, străzile și faleza într-un muzeu incomparabil, într-un spectacol unic pentru privirea și sufletul omului...“ Începutul, întru împlinirea acestei idei, s-a făcut, dacă ar fi numai să amintesc simpozioanele și taberele de ceramică (de la Medgidia) și de sculptură (de la Costinești) — operele de ceramică dispuse în parcul din Medgidia conferă cadrului natural o puternică originalitate, iar complexul sculptural de la Costinești a devenit un loc de referință al creației plastice românești contemporane.

Întregul litoral este decorat, dealtfel, cu generozitate de lucrări sculpturale și de pictură monumentală sem-nate de artiști prestigioși ca Ion Jalea, Cornel Medreă, Jules Perahim, Mac Constantinescu, Cristea Grosu, Ada Geo-Medrea și mulți, mulți alții.

La Constanța și Tulcea își desfășoară activitatea filiale ale Uniunii artiștilor plastici, care vin, prin creațiile artiștilor membri, în împlinirea dorinței de frumos a locuitorilor de la mare. Plasticieni ca : Eugen Barău, E. Bratfanov, Maria Deac, Wilhelm Demeter, Ion Duman, Gheorghe Fărcașiu, Constantin Găvenea, Ștefan Găvenea, Petre Grăjdeanu, Niță Manolescu, George Marinescu, Nicolae Mira, Eugen Mărgărit, Ion Mătăsăreanu, Petre Nichita, Maria Pelmuș, Ștefan Pelmuș, David Serth, Daniil Suci, Ștefan Știrbu, Ion Tițoiu, Nicolae Vătămanu, Mircea Vărzaru și alții și-au legat destinul artistic de aceste meleaguri, adăugînd imagini și frumuseți noi marii fresce dobrogene a plasticii românești.

Monumente ale naturii

Felurimea apelor, diversitatea reliefului, bogăția faunei și florei fac din pămîntul dobrogean un loc fără asemănare în Europa. Nicăieri în continentul nostru nu poți afla, într-un perimetru atît de mic, fluviu și mare, munți și deltă, șes și dealuri, bălți cu pește și lacuri tămăduitoare, pămînturi abia în formare și straturi geologice vechi cît Terra. Viețuitoarele și plantele ce populează ținutul — multe dintre ele nu pot fi întîlnite decît aici — dau locurilor originalitate și atrag neconținut pe naturaliști. Savantul I. Simionescu, pe vremuri, constant pelerin la Pontul Euxin, scria într-una din frumoasele sale cărți : „Pămîntul dobrogean este o adevărată corabie a lui Noe. Mai ales primăvara și toamna, cînd păsările călătoare, în pribegia lor ritmică, se abat în deltă, în Dobrogea se află furnicarul cel mai bogat de animale. De la mistreți cărora le place desîșul umbros al plaurului, pînă la helgea ca ninsă, lungă de o șchioapă ; de la vulturul măreț și pajura voinică, la aușelul cît o nucă, ce-și țese din puful sălciilor cuibul de pîslă ca o pungă, ori pescărușul numai smaralde și topaze ; de la șarpele lui Esculap, gros și lung, la șopîrlita cu bumbi de sidef ; de la lenevosul somn și gustosul morun, la zvîrluga cît un vierme, noian de animale felurite mișună prin iarbă, pe sub pămînt, în ape ca și în aer. Unele vin de departe ; musafiri întîrziați dau

locurilor un colorit exotic. Flamingii din delta Nilului fac uneori vizită neamurilor lor de la gurile Dunării, iar vestitul șarpe Boa își are drept reprezentant pe Eryx jaculus, toată ziua ascuns în nisip. Familii de foce se adăpostesc în peșterile de la Cavarna; delfinii zglobii fac tumburi în jurul vaporului ce duce la Constantinopol sau înoată în șiruri pînă-n portul Constanței. Și haina vegetală a Dobrogei cuprinde stropi exotici. Liliicii înfloresc pe coasta dealurilor pînă aproape de Agighiol; plantele din Transcaucazia și Persia se întîlnesc cu cele din Mediterana, alături de obișnuitele flori de prin meleagurile noastre. În asociații restrînse, nasc tablouri fermecătoare. Bujorii ca flacăra, macii ca sîngele, asfodele ca opalul se țin într-o urzeală reunită, mai ales cînd cerul, mai adesea senin, își revarsă lumina din plin peste ogoare și cîmpii”.

Deci, nici o exagerare, dacă asemuim Dobrogea unui uriaș muzeu natural, în care fiecare colț prezintă curiozitate și, mai ales, pitoresc. Părțile Măcinului oferă, sub pana lui Ionescu de la Brad, care le-a cunoscut mai bine cu un veac în urmă, imagini de basm: „Mai frumoase locuri decît poalele munților de la Măcin pînă la Babadag nu cred să poată găsi cineva aiurea (...). Atîta de mult iasmini se află la poalele munților, cît pe drumuri mirosul lor mă adoarme. Acum sînt toți înfloriți și este o mîndrețe nemaipomenită. Multe locuri am umbat, dar și așa frumoase rar vei găsi (...). O, ce frumos loc Niculițelu, sat înconjurat ca o cetate de munți și codri, sat făcut pe ruinele antice romane ce sînt fortificațiile acestui loc și pe care țărani îi zic a lui Traian. În satul acesta se face Panairi și sînt în ele circazienele române. Acolo am văzut o fată atît de frumoasă, cît, zeu, nici Ileana Cosinzeana n’au putut să o întrecă în mîndrețe. Vestea de frumusețea fetei au ieșit. Cînd am văzut-o avea un trandafir în cosiță și sta la stativă, țîșînd o pînză mai subțire decît a păianjenului, căci pe aici se face borangic și sînt aguzi poate și de 100 de ani de bătrîni. De cînd am văzut-o, nu o mai pot uita. Cînd aș fi un Făt-Frumos!”. Pădurile din preajma Niculițelului își trag farmecul mai ales din exuberanta diversitate a speciilor floristice care le populează. Trecînd prin aceste locuri, Mihail Sadoveanu, și el, avea să scrie: „Pădurea

cu umbra-i dulce ne întovărășește multă vreme. Și pădurea nu-i ca în ținuturile noastre, curată într-un singur soi de lemn: ci o grădină fără margini, de o varietate neînchipuită. Toate esențele se amestecă în ea, de la stejar pînă la cireș și vișin. Măcieși, corni, soci, frasini sporesc cu frunzele lor coloritul. Printre arbori se încurcă, se cațără pe ramuri clematita, în adevăratele garduri vii, și rourusca de un dulce verde-deschis. Ori în spre ce parte s-ar întoarce, ochiul e surprins de ceva nou. Pădurea nu-i măreață, deși se nălță din ea copaci seculari: dar e poetică, felurită, un cîntec de colori vii“.

Inegalabil în frumuseți este, nu încapă îndoială, spectacolul Deltei Dunării. În lupta lor pentru a răzbate la Pontul Euxin, apele Dunării au creat, în această parte a Europei — care pentru cei vechi însemna sfîrșitul lumii cunoscute — o amelioreare îngrămădire de insule, lacuri, bălți, mlaștini, populată frenetic de felurimi de animale și plante — sute, mii de specii —, un paradis natural prins într-o largă îmbrățișare de cele trei mari tentacule ale fluviului ce se înfundă în mare: Chilia, Sulina și Sf. Gheorghe. Aici natura este în largul ei, un ultim refugiu, parcă, în fața invaziei industriale a civilizației moderne. Iată, în sfîrșit, un loc unde autotirismul lipsește! Văzută din avion, delta pare un ocean verde, în care apele țes, argintii, un desen complicat, după schițele unui artist nevăzut. Ici-colo, vapoare și lotci — jucării minuscule — zgîrie luciul apelor în direcții necunoscute.

În Delta Dunării — cu insulele sale: Letea, Sf. Gheorghe și Dranov — trăiesc peste 300 de specii de păsări, multe dintre ele venite de pe alte meleaguri (pe cerul deltei trec cinci din cele șapte drumuri ale păsărilor din Europa). Specii mediteraneene (vulturul pleșuv sur, șoimul, stîrcul galben, cormoranul pitic, rața cu moț etc.) se întîlnesc cu cele de tip mongolic (vulturul pleșuv negru, călifarul alb și roșu, frumosul și devenit atît de rarul pelican, piciorongul ș.a.) și cu cele de tip asiatic (egreta, fluierarul, huhurezul, fundacul polar, rața catifelată, rața sunătoare, becațina, surda etc.). Dintre animalele sălășluitoare aici, mult căutate pentru blana lor sînt vulpile, nurele, vidrele, ne-

văstuicile, herminele, bizamul (adaptat mai recent). Bogăția cea mai mare a deltei este, desigur, pescuitul. Sturionii (mai ales morunul, dar și nisetru, cega, păstruga), scrumbia de Dunăre, știuca, somnul, crapul, caracuda dar și alte specii sînt marfa de mare preț a deltei. România este a doua, din lume, producătoare de icre negre, renumitul „caviar“. Iată, ca o curiozitate, cum se prepară icrele negre, după însemnările unui călător prin deltă, la începutul secolului nostru: „Se spîntecă peștele din care se scot icrele. Mațul de icre (sacul membranos care conține ouăle peștelui) se taie în bucăți cam cît pot fi cuprinse cu mîna și se aruncă într-un hîrdău cu apă dulce. Se ia apoi bucățile una cîte una și se freacă pe o sită de sfoară. Prin ochiurile sitei trec icrele, iar pe sită rămîne o materie albă gălbuie, un fel de grăsimă amestecată cu pielița care formase mațul. Boabele de icre trecute prin sită se spală o dată sau de două ori cu apă și apoi se toarnă peste ele apă sărată, în care poate pluti un cartof. În această saramură rămîn icrele pînă cînd boabele, strînse între degete, abia mai lasă să iasă din ele un lapte gros. Dacă s-ar lăsa mai mult decît trebuie, boabele de icre s-ar sfărîma și ar da o calitate inferioară. Cu chipul acesta avem *icrele negre moi*. Icrele tescuite se fac din icrele moi cari se pun într-un săculeț de pînză și apoi se supun la teasc sau presă“.

O curiozitate, în deltă, sînt pădurile de pe grindurile Letea și Caraorman, cu esențe ca: stejar, cer, gîrniță și o formație tipic tropicală, liana.

Dacă pe vremuri, grija pentru ocrotirea naturii era cu totul sporadică — cînd nu lipsea cu desăvîrșire — azi, în Dobrogea, frumusețile și raritățile naturii sînt, cele mai multe, oblăduite în rezervații, cercetate cu atenție spre folosul științei, îngrijite și păstrate pentru generațiile care vor veni.

La sud de Constanța, la Agigea — localitate cu nume coborît din legendă — pe țărmul mării, natura a făurit, în miniatură, o Sahară: renumitele dune maritime, care adăpostesc peste 120 de specii de plante și numeroase de animale, unele foarte rare, ca ciucușoara de nisip (care, în luna mai, așterne covoare galben-aurii

de o neîntrecută frumusețe), apoi volbura de nisip cu florile sale albe și un neam pontic al molidului și bradului, cîrcelul — între plante —, broasca țestoasă dobrogeană, vrabia spaniolă, leul furnicilor și ciudata călugăriță ce își devoră, după împerechere, masculul — între speciile faunistice. Aproape de Mangalia, o altă rezervație, de un pitoresc neobișnuit, este căutată deopotrivă de oamenii de știință și de turiști: pădurea Hagieni, monument silvicol natural de tip mediteranean, cu plante lemnoase ca scumpia, cărpinița, mojdreamul, vișinul turcesc, stejarul brumăriu etc. Tot aici cresc: aromatul iasmin, cu flori galbene-aurii, aiul de pădure, galben ca șofranul, frumosul bujor românesc, ghiocelul dobrogean, bujorii de stepă, rușcuța de primăvară, cu flori aurii ș.a. Fauna este reprezentată prin broasca țestoasă dobrogeană, vipera cu corn dobrogeană, broasca sudică, șopîrla de stepă, șarpele rău (2 m lungime). Alte rezervații naturale, oaze de culoare, lumini și arome: Canaraua Fetei (lîngă Adamclisi) cu aspectul său de canion, în care sălășluiesc plante și animale de tip balcanic și mediteranean, Valul lui Traian, Fîntînița — Murfatlar, punctele fosilifere de la Ali-manu, Cernavoda și Seimenii Mari, reciful coraligen de la Topalu, canaralele din portul Hîrșova, refugiul ornitologic Histria—Sinoe. Două monumente ale naturii fascinează de decenii și pe naturaliști și pe istorici: peșterile de la Limanu lîngă Mangalia, și Gura Dobrogei. Peștera de la Limanu (cercetată prima oară în 1916 de speologul C. M. Ionescu, apoi de arheologii V. Pârvan și Oreste Trafali, iar mai recent, de Margareta Dumitrescu, Traian Orghidan, V. Boroneanț și Radu Ciuceanu), numită și peștera de la Caracicola sau de la „Icoane“, cu cele 3 200 m de galerii ale sale, are un caracter de unicitate în țara noastră, datorită faptului că una dintre galerii a fost transformată de miini ome-nești într-un adevărat labirint subteran, după un plan bine chibzuit. Pe pereți, desene în negru, cu figuri zoomorfe și antropomorfe, expresii de artă rupestră. Istoricul V. Boroneanț presupune că labirintul de la Limanu ar fi fost realizat de o căpetenie geto-dacă, din Dobrogea, poate chiar Dapyx, ca un refugiu de apărare în fața pericolului roman (sec. I. î.e.n.).

Cealaltă peșteră, numită „La Adam“, aflată în cadrul rezervației Gura Dobrogei — loc de o impresionantă originalitate a structurilor geologice — a devenit celebră în lumea științifică atât pentru fauna paleontologică actuală cât și — mai ales — pentru vestigiile civilizației umane aflătoare aici. Resturi ceramice din paleolitic și neolitic, un număr de cinci piese aparținând unui altar închinat zeului Mitras, un molar de *Homo sapiens* fosili, vechi de 100 000 de ani, rămășițe scheletice a 65 de specii de mamifere de vîrstă cuaternară (ursul de peșteră, mamutul, bourul, calul sălbatic) dovedesc că în ținutul dintre Dunăre și mare viața a înflorit din vremuri imemorabile. Tot aici se află și peștera „Gura Dobrogei“, cu mari colonii de lilieci și cu străvechi dovezi de trăire umană.

În încheierea acestei, firește, cu totul incomplete treceri în revistă a frumuseților și curiozităților naturale care fac din Dobrogea un original și uriaș muzeu în aer liber, să cităm un mic fragment tot dintr-o scriere a lui I. Simionescu, cel mai mare popularizator, la noi, a cunoștințelor naturale și pitorescului pămîntului românesc în perioada interbelică: «Pășind prin Dobrogea, oriunde, la nord mai mult decît la sud, te cuprinde un sentiment de pace supremă, blîndă, revelatoare (...). În Dobrogea, nu poți spune că te simți doborît de măreția naturii, nici ridicat pe aripi ca pe înălțimile Carpaților, ci te învăluie o liniște asemenea cu aceea pe care ne-o descrie Carlyle: „parcă auzi și oile cum pasc!“. În același timp este și o recreere sufletească adusă de zărilor largi, întinse, inundate de lumina fosforescentă uneori, ce naște o captivare a sufletului, pînă la eterizare. Din acest punct de vedere pămîntul Dobrogei nu are asemănare în al țării întregi».

Ceva și despre turiști

Ce înseamnă „a fi turist”? Iată o întrebare ce, pe litoral, ca „băștinaș”, stă în ordinea lucrurilor să ți-o pui.

Dicționarele și enciclopediile explică: *turist* = persoană care practică *turismul*. Deci, să vedem ce înseamnă *turism*: „activitate cu caracter recreativ sau sportiv constând din parcurgerea pe jos sau cu diferite mijloace de transport a unor distanțe pentru vizitarea regiunilor pitorești, a localităților, a obiectivelor economice, istorice etc.” Cu alte cuvinte, turist este cel ce călătorește „pour son agrement”, cum explică, mai direct, un Larousse.

Trebuie să admitem însă că această definiție nu mai e actuală. Este adevărat că și turistul modern călătorește de plăcere, dar tot atât de adevărat este că el călătorește și de nevoie. De nevoia imperioasă de a ieși din malaxorul vieții cotidiene, tot mai agitate, tot mai complexe. Dintr-un capriciu, turismul a devenit o necesitate. Astăzi „a lua concediu” nu echivalează cu „a pleca în altă localitate, ori în altă țară”? Și, orice am spune, plecarea aceasta cvasiobligatorie, fie ea și de agrement, seamănă cu o evadare.

Turistul modern — aidoma unui aventurier — se travestește (în felul său): când părăsește localitatea de reședință, lasă acasă prejudecățile, se debarasează, pe cât posibil, de ticurile citadine, se îmbracă lejer, colorat și practic, aruncă la coș grijile cotidiene (pentru a le înlocui, din păcate, cu cele ale călătoriei), „își ascun-

de identitatea". De aceea, deși vin de pe toate meridianele, turiștii sînt toți la fel, nimic nu-i deosebește, poate doar limba în care vorbesc.

Turiștii cu înclinații sportive merg mai departe cu schimbarea: preferă să renunțe la confortul hotelurilor, să doarmă în corturi, în rulote ori în bungalowuri și să-și gătească singuri. Vara, toate șoselele lumii sînt invadate de convoaiele turiștilor: are loc o nouă migrație a popoarelor, dar în toate sensurile și cu acte în regulă. Turiștii, noii invadatori — aproape tot la fel de hirsuți și de pitorești ca cei din vechime — nu mai distrug orașele ieșite în cale, ci le... fotografiază și, în loc să le jefuiască, își lasă acolo economiile.

Să fie oare turistul modern precursorul omului viitorului, omului ideal, „cetățean al lumii", al unei lumi ideale, fără frontiere și fără armate?

Ziua, cînd vremea e frumoasă și soarele strălucește vesel pe cer, zecile de mii de turiști sînt absorbite, ca un burete uriaș, de țărnul euxin, de plaje. Oaspeții litoralului sînt preocupați de dialogul lor cu marea. Străzile oferă un spectacol dezolant: pustii, populate doar de nenumăratele autoturisme parcate pretutindeni, printre care se strecoară, obosiți și transpirați, albi, turiștii abia sosiți, îndreptîndu-se spre centrele de cazare.

Cînd vremea e ostilă (se mai întîmplă, pe litoral), lucrurile se schimbă. Iritați, respinși de planșele reci, cu ochii mereu spre cer, turiștii invadează orașele litorale, în căutarea unor compensații, care, firește, nu lipsesc. Spectacolul străzii devine extraordinar, halucinant: la ora 11 dimineața abia te mai poți strecura prin mulțimea policromă de oameni și mașini. Magazinele, cofetăriile, restaurantele, piețele, muzeele sînt literalmente arhipline. Localnicii fiind înghițiți de instituții, de întreprinderi, de locurile lor de muncă, în Constanța atotstăpînitori sînt turiștii. Dacă vremea neplăcută durează, aprovizionarea magazinelor devine un coșmar, iar transportul public, un delir.

Turismul evoluează neîncetat, iar noțiunea de *turist* capătă neîndoielnic noi sensuri. „Voiajorul", „vilegiaturistul" ori „sezonistul" de odinioară se deosebea radical de turistul de azi. Îmi amintesc cum arătau sezonisții veniți la Mamaia prin anii '50 (pe atunci pe litoral

nu se descoperiseră încă multe lucruri : blugii, tranzistoarele, barurile, bowlingurile, discotecile etc., etc.) : niște oameni liniștiți, cu mișcări domoale (nu veneau la odihnă ?), sobri, înveșmîntați în culori închise, păstrînd cu mare grijă, în buzunare, cartelele de masă. Făceau plajă în slipuri de pînză „Muncitorul“, direct pe nisip, sau pe cearșaful de la pat. Seara, ori cînd vremea era urîță, mergeau la o bere (existau o berărie, la gară, și un restaurant modest, la cazino), frecventau cele cîteva cluburi unde jucau șah și table sau rămîneau la vilă, unde caligrafiau scrisori lungi celor de acasă.

Dar localnicii ? Cum se comportă ei în timpul vieții turistice ?

Dincolo de faptul că turismul reprezintă pentru locuitorii litoralului o remarcabilă sursă de venituri (zeci de mii dintre ei lucrează permanent ori sezonier în acest sector), localnicii așteaptă și pregătesc sezonul estival ca pe o mare sărbătoare. Ce poate fi mai plăcut decît să fii gazdă sutelor de mii de oameni așa de nemaipomeniți cum sînt turiștii ?

Vara, constănțenii muncesc mai mult decît oricînd. Oaspeții litoralului se uită cu mirare, cum, din instituții și întreprinderi, ies, după terminarea programului de lucru, stoluri de femei albe ca zăpada, în plină lună august. Localnicii fac plajă duminică și, în cîteva zile, bronzul se duce. Cînd un constănțean pleacă vara, cu treburi, prin țară, sau în concediu, la munte (turistic și el), nu se poate să nu fie întrebât pe acolo : „Cum, dom'le, vii de la mare și ești așa de alb ? !“

Turismul a devenit pe litoral ceva atît de firesc, de normal, încît, dacă prin absurd, într-o vară, pe țărmul mării n-ar mai veni oaspeți, constănțenii s-ar plictisi îngrozitor. Cînd toamna, tîrziu, pleacă din stațiuni ultimii turiști (afară doar de cei ce rămîn în sanatorii, pentru tratament), locuitorii litoralului sînt stăpîniți de un puternic sentiment de nostalgie. Desigur, cînd iau concediu, constănțenii pleacă și ei, la munte (cîteva zile tot rămîn acasă, pentru plajă !), îngroșînd rîndurile acestui popor simpatic al epocii noastre : turiștii.

Scriitorii şi Dobrogea

„Mai am un singur dor :
În liniştea serii
Să mă lăsaţi să mor
La marginea mării”

Mihai Eminescu

Presă estivală informează publicul : „La Casa de creaţie a Uniunii Scriitorilor de la Neptun au sosit noi oaspeţi : George Alboiu, Ion Băieşu, George Bălăiţă, Augustin Buzura, Ion Cocora, Vintilă Corbul, Aurel Covaci, Ioana Diaconescu, Dinu Flămînd, N. Gafton, Mircea Iorgulescu, Alexandru Jebeleanu, Ion Lăncrănjan, Emil Manu, Fănuş Neagu, Mihai Novicov, Radu Sălăjan, Mihai Stoian, Dan Tărchilă (20 iulie 1977)” ; „Nicolae Barbu, Domokoş Geza, Anghel Dumbrăveanu, Laurenţiu Fulga, Galfalvi Zsolt, Huszar Sandor, George Ivaşcu, Horia Lovinescu, Toma George Maiorescu, Mircea Martin, Dumitru Micu, Nicolae Manolescu, Al. Oprea, Platon Pardău, Al. Piru, D. R. Popescu, Ioana Postelnicu, Cornel Regman, Petre Sălcudeanu, Valentin Silvestru, Pon Simion, Mircea Sîntimbreanu, Corneliu Sturzu, Radu Theodoru, Leonida Teodorescu, Violeta Zamfirescu, George Sbircea, Horia Zilieru (6 august 1977)” ; Ioan Alexandru, Sofia Balas, Vasile Băran, Ana Blandiana, Ion Caraion, Radu Cîrneci, Nicolae Crişan, Horia Deleanu, Zoe-Dumitrescu-Buşulenga, Ion Gheorghe, Ion Ianoşi, Radu Lupan, Pompiliu Marcea, Marian Popa, Florian Potra, N. Prelipceanu, Banu Rădulescu, Petre Sălcudeanu, Al Sever, N. Tertulian, Dorin Tudoran, Victor Tulbure, Nicolae Velea, Dragoş Vicol, Ileana Vrancea (20 august 1977)”...

Scriitorii poposesc an de an, vară de vară, la ţărmul mării, deoarece spaţiul pontic este prin excelenţă un

spațiu liric, un spațiu de creație și de cugetare. Poeta Nina Cassian mărturisea că aici, pe litoral, a cunoscut cele mai intense momente de inspirație lirică („între altele, fie spus, jumătate din ce am realizat pînă acum a fost scris la 2 Mai”), iar Geo Bogza, în a cărui operă găsim pagini impresionante despre meleagurile euxine, exclama într-un reportaj: „Dacă Dobrogea nu ar fi existat, ar fi trebuit inventată!”.

Chiar cînd — cum vom vedea — de-a lungul anilor unii oameni de litere au fost aruncați fără voia lor, de capriciile existenței, în provincia de la mare, ei au descoperit aici cu uimire și bucurie un ținut fermecător, inedit, pe care îl vor evoca în opere de aleasă simțire.

Pe faleza Cazinoului, în dreptul farului genovez, acolo unde pot fi văzute cele mai frumoase răsărituri de soare de pe întreg litoralul, se ridică solitar, sobru, ca un luceafăr, monumentul lui Eminescu, simbol în bronz al legăturii spiritualității românești cu marea. Este omagiul constănțenilor adus aceluia care în poezia „Mai am un singur dor” a exprimat cel mai frumos gând, cel mai vibrant demers liric dedicat mării din poezia românească.

A fost sau nu, autorul cunoscutei poezii-testament la Constanța? O întrebare care a frământat multă vreme pe istoricii și criticii literari — și nu numai pe ei —, o întrebare care, la prima vedere, ar părea vulgarizatoare — în definitiv marea reprezintă în lirica eminesciană un element cu profunde sensuri filozofice și ce importanță are dacă marele poet a fost sau nu la Pontus Euxinus! Doar atîția poeți au cîntat marea fără să o fi cunoscut! Eminescu este însă poetul nostru național, iar prezența lui în Dobrogea, la țărmul mării, în această vatră a etnogenezei românești are o semnificație tulburătoare pentru unitatea noastră sufletească.

Iată că Augustin Z. N. Pop, neobositul eminescolog, a pus capăt acestei dileme, publicînd în revista constănțeană „Tomis” o scrisoare inedită, datată 16 iunie 1881 și adresată, din Constanța, Veronicăi Micle. Din scrisoare aflăm că Eminescu a stat zece zile la mare, pentru băi. „Am venit ieri — scrie poetul — și am făcut deja

două băi de mare, care promit a-mi face mult bine, deși pe aici e frig încă și apa mării nu e destul de caldă pentru băi, și nimeni nu se scaldă încă afară de mine. N-o să stau aici decît vr-o zece zile, și apoi iar mă-n-torc la București“. A locuit la hotel d'Angleterre, într-o mansardă „deschisă din două părți asupra mării“. Constanța îi apare poetului ca „un mic orașel îndestul de frumos (...) O terasă pe țărmul înalt dă o frumoasă priveliște pe toată întinderea mării și cînd luna e deasupra apei, ea aruncă un plin de lucire albă, care plutește pe o parte a apei. Restul rămîne în întuneric și noaptea marea își merită numele ei de neagră“.

Deci, Mihai Eminescu a fost la mare, la Constanța, a colindat străzile urbei, s-a bucurat de binefacerile soarelui și apelor euxine. Este cu putință ca, trecînd prin locurile pe unde au călcat pașii lui Eminescu, să nu încerci un sentiment de coplesitoare emoție?

La 14 noiembrie 1878, îl vedem instalat în Dobrogea, ca funcționar al statului, pe Alexandru Macedonski. Viitorul autor al „Noptilor“, pe atunci doar „june poet și polemist“, este numit director de prefecură la Cernavoda, capitala județului Silistra Nouă (la început, Dobrogea a fost împărțită în trei județe: Tulcea, Constanța și Silistra Nouă, ultimul cu reședința la Rasova și apoi — Rasova nu avea nici o clădire mai acătării — la Cernavoda). Cum tînărul poet nu era dispus, datorită unor amare experiențe anterioare, să dovedească zel administrativ, se complăce într-o atitudine degajată, face dese excursii prin împrejurimi, se arată interesat de vestigiile istorice evidente pretutindeni aici, și, firește, dedică cea mai mare parte din timp liricii. Desființarea județului, la 1 aprilie 1879, aduce cu sine pierderea slujbei, dar și prilejul de a face — pentru a-și mai omorî plictiseala — o farsă șefului poliției locale, un carierist meschin. Primind telegrama, care anunță desființarea județului, Macedonski îi comunică polițaiului (printr-o telegramă, din partea Ministerului, contrafăcută) că este numit prefect în locul lui Cantili, care lipsea din localitate. Șeful poliției ia în serios păcăleala și anunță, cu emfază, subalternilor „noua“ sa numire. Poetul este dat în judecată și, mult timp după aceea, avea să fie urmărit cu citații de tribunale.

Cîteva zile mai tîrziu, Alexandru Macedonski va fi numit „Administrator al gurilor Dunării“, cu reședința la Sulina. „Administratorul — scrie poetul în povestirea «O noapte la Sulina» — 26 de ani și ochi de vis, furat de răzvrătirea valurilor, amețea. Era străbătut de fiori pe care nu-i mai simțise“. Contactul cu marea va avea un ecou profund în opera macedonskiană, unde întîlnim rinduri emoționante dedicate thalasei: „Îmi place zgomotul tău solemn și nisipul mărunț și lucios care acopere țărnișele tale. Sînul tău palpitează vecinic și pare a fi sînul unei fecioare la primul fior al amorului. Priveliștea ta e imensitatea (...). Munții tăi sînt niște gigantice năluciri care-și schimbă forma ca norii cerului. În liniște — vocea ta e monotonă și dulce și sufletul meu se umple de o maiestuoasă armonie; delfinii se joacă pe încrețiturile valurilor tale și urmează barca ce-mi leagănă visătoarea somnolență și în care adorm ca un copil la sînul mamei sale...”

Funcționar în Dobrogea a fost și scriitorul Duiliu Zamfirescu. Proaspăt licențiat în drept și îndrăgostit pînă peste cap de Luiza, sora prietenului său, Duiliu Ioanin, tînărul Zamfirescu este numit, în toamna anului 1880, supleant pe lîngă tribunalul din Hîrșova. Obligațiile de serviciu îl obligă să facă diverse anchete prin satele înconjurătoare, prilej fericit de a cunoaște locuri și oameni noi. Munții Măcin l-au impresionat în mod deosebit: „Nu știu pentru ce — scrie Duiliu Zamfirescu într-o epistolă către prietenul său Ioanin — acești munți au ceva misterios într-însii, măreț, impunător. Este o vegetație cenușie și peste tot bogată, care-ți înfățișează tabloul unui deșert. La mari intervale se zăresc cășerii mocănești, cu turme de oi imense, formînd adevărate oaze în mijlocul singurătății“. Face dese excursii cu barca pe Dunăre. Într-o asemenea excursie, surprins de furtună, în tovărășia unui... curcan și a trei lopătari, ar fi fost cît p-aci să se înece: „Era un vînt, o zăpadă, o furie de apă știu bine că tu n-ai văzut încă (...) — se confensa el fratelui iubitei sale. Îți mărturisesc că niciodată nu am făcut cunoștință mai de aproape cu moartea“. Popasul dobrogean al lui Duiliu Zamfirescu a fost însă de scurtă durată: în 1881 a fost numit procuror la tribunalul din Tîrgoviște.

La sfîrşitul secolului trecut, îl întîlnim la Constanţa pe Ion Luca Caragiale. Fiind membru de onoare al Cercului literar „Ovidiu“ din localitate, Caragiale este invitat, în cadrul unui program de manifestări culturale, să susţină o serie de conferinţe. Astfel că, la 22 octombrie 1898, marele nostru dramaturg, în faţa unui auditoriu din care făceau parte cele mai de seamă oficialităţi locale, prezintă la Cazinoul comunal o expunere cu titlul... „Despre seriozitate“. Petru Vulcan, preşedintele Cercului, a publicat în revista „Ovidiu“ un rezumat al conferinţei, îmbogăţit cu numeroase exemple folosite de lector pentru a-şi ilustra expunerea : „Un profesor de la catedră — ar fi zis Caragiale — se apucă să spuie, cu un aer de seriozitate profundă, elevilor, fără să le explice, că Egiptul de Sus vine în josul hărţii şi Egiptul de Jos, în susul hărţii. Elevii izbucnesc în hohote de rîs. Apoi, dramaturgul întreabă : „Cine a fost serios în cazul acesta şi cine caraghiosul? Profesorul, fireşte“. Alt exemplu : „O mamă e serioasă cînd povăţuieşte pe fiul ei, Costică, să înveţe carte. Costică însă e ştrengar şi cam gros de cap, cauză care-l face să rămînă repetent. Mama lui Costică se ceartă cu toţi profesorii : cum se poate să nu ştie fiul ei? Ea nu poate suferi una ca asta, nu, nu şi pace! Şi cucoana, apilpisită, bea soluţie de chibrituri. A fost serioasă cucoana? Nu!“

Tot în anul 1898 vizitează Constanţa şi Iosif Vulcan, fondatorul revistei „Familia“ din Oradea, cel care în publicaţia sa a găzduit primele creaţii eminesciene. Ajuns la gară, unde „vezi români, auzi limba noastră“, publicistul ardelean se simte „mîngîiat de o adiere românească“. În Constanţa nu ştie ce să contemple mai întîi : „Să privim stradele, clădirile, oţelurile, catedrala, geamile, care toate laolaltă ne fac o impresie necunoscută încă ; ori să admirăm nesfîrşita mare, ce împrejmueşte colţul extrem al oraşului şi ale cărei valuri verzi şi turbate cuprind tot orizontul...“ Desigur, se hotărăşte să contemple mai întîi marea, care, „cu cît o privim mai mult, cu atîta ne atrage mai tare, cu atîta ne cucereşte mai adînc“. În sfîrşit, Iosif Vulcan nu conţeneşte să admire frumoasa alcătuire a oraşului : „Formaţiunea stîncelor, pe vîrfurile cărora stau clădite palatele şi casele, a căror temelii sînt bătute de valurile

mării mugitoare, oferă altă şi altă panoramă în jurul căreia cadra vecinică e marea-n infinit...”.

La începutul secolului nostru (1906), popularul poet Ion Minulescu a lucrat, împreună cu alt cunoscut şi talentat poet — Dimitrie Anghel —, ca slujbaşi publici, în Constanţa. Aici, cei doi poeţi leagă strînsă prietenie. Fac dese plimbări pe malul mării, în port şi prin mahalele cosmopolitului oraş, cu buzunarele fără o leţcaie, imaginîndu-şi călătorii spre ţărmuri fantastice. „Noi stam locului — mărturisea Dimitrie Anghel — şi nu călătoream decît cu fantezia, noi rămîneam ţintuiţi pe marginea cheiului trist de unde se deschidea infinitul mării, ca doi albatroşi cu aripile tăiate”. În perioada euxină, Minulescu şi Anghel vor colabora la traducerea unor poezii din literatura universală (Victor Hugo, Albert Samain, Charles Guérin, Henri Bataille, Henri de Régnier), pe care le vor tipări apoi într-un volum bibliofil, pe hîrtie de lux, la editura „Luceafărul”. Din păcate, ei sînt nevoiţi să îndeplinească, la Constanţa, în calitate lor de funcţionari, şi misiuni, nu numai nepoetice, dar chiar neplăcute. Dimitrie Anghel, într-o povestire, relatează despre o asemenea misiune: „Am avut întotdeauna o deosebită aplecare pentru ficţiuni. De aici, domnul administrator a chibzuit, în înalta sa înţelepciune, că nimeni n-ar fi mai chemat decît mine să facă o anchetă asupra loturilor fictive din comunele Caratai şi Alacap. Cu toată viforîţa de afară m-am supus dar, şi am plecat. Cu aceste gînduri mi-am tras gugiul pe ochi, şi lăsînd marea să protesteze pentru mine sub geamurile administratorului, am luat cu resemnare drumul spre Caratai. Afară ninge, şi de la o vreme, cai, căruţă, vizeteu, plus nenorocitul funcţionar ce eram devenisem imaculaţi, ca o plăcintă din galantarul unui cofetar. Crivăţul sufla din răspuţi cercînd să-mi dea, în fine, inamovibilitatea ce o speram de la minister cu atîta nerăbdare”.

Ion Minulescu va rămîne însă un constant prieten al mării. El a petrecut numeroase vacanţe pe litoral şi a organizat la Constanţa, împreună cu Ion Marin Sadoveanu, şezători literare ale cenaclului „Poesis”, şezători onorate de colaborarea unor reprezentanţi de frunte

ai literelor românești: Ion Pillat, Gib Mihăescu, Al. Theodoreanu, Mihail Sadoveanu ș.a.

Colecționarul de artă Kricor Zambaccian, prieten cu Minulescu, povestea cum, prin 1908, la Constanța, poetul îl lua de braț, la o plimbare pe digul portului, declamînd dintr-un volum pe care scrisese o frumoasă dedicație („Și tu Zambacule ești o romanță pentru mai târziu!”), următoarele versuri: „...Sosesc corăbille / Vino, / Să le vedem cum intră-n port...”

Frumoase mărturii dobrogene ne-a lăsat scriitorul Gala Galaction. El a străbătut de la un cap la altul prăfuitele, pe vremuri, dar pitoreștile drumuri ale litoralului. În 1922 îl găsim pe autorul „Roxanei” și al „Doctorului Taifun” la Mangalia. În fostul Callatis, scriitorul constată cu amărăciune că orașul, care nu este decît „o stradă de prăvălii și cîteva ulițe scurte, pierdute în dărîmături”, a suferit mult de pe urma războiului. „În Constanța — continuă el — urmele luptelor și ale răzbunării sînt aproape invizibile. Mangalia (pentru care cuvînt curios?) a avut onoarea a peste 200 ghiulele, azvîrlite din largul mării de pe un vapor inamic. Mai toate casele din oraș au rămas schilode”. Imaginea din depărtare a micului tîrg maritim capătă, sub condeiul lui Galaction, virtuți de pastel: „...profilul Mangaliei este elementar. O magazie, două-trei case cu etaj, o biserică începută și neisprăvită, două minarete și o moară de vînt. Mai este și un far minuscul, dar trebuie să știi pe unde vine ca să-l poți distinge”. Tot la Mangalia, vizitează băile de pucioasă, al căror izvor trece pe sub șosea „ca orice pîriu anodin”. „Vii cu automobilul — încheie Galaction însemnările mangaliote — ori cu trăsura și, după ce-ai trecut trufaș peste bietul izvor, te întorci la el, pe jos și umilit, și-i ceri un pahar cu apă! Vorba englezilor din Petrea Dascălul, al lui Nicolae Gane: „How original!”

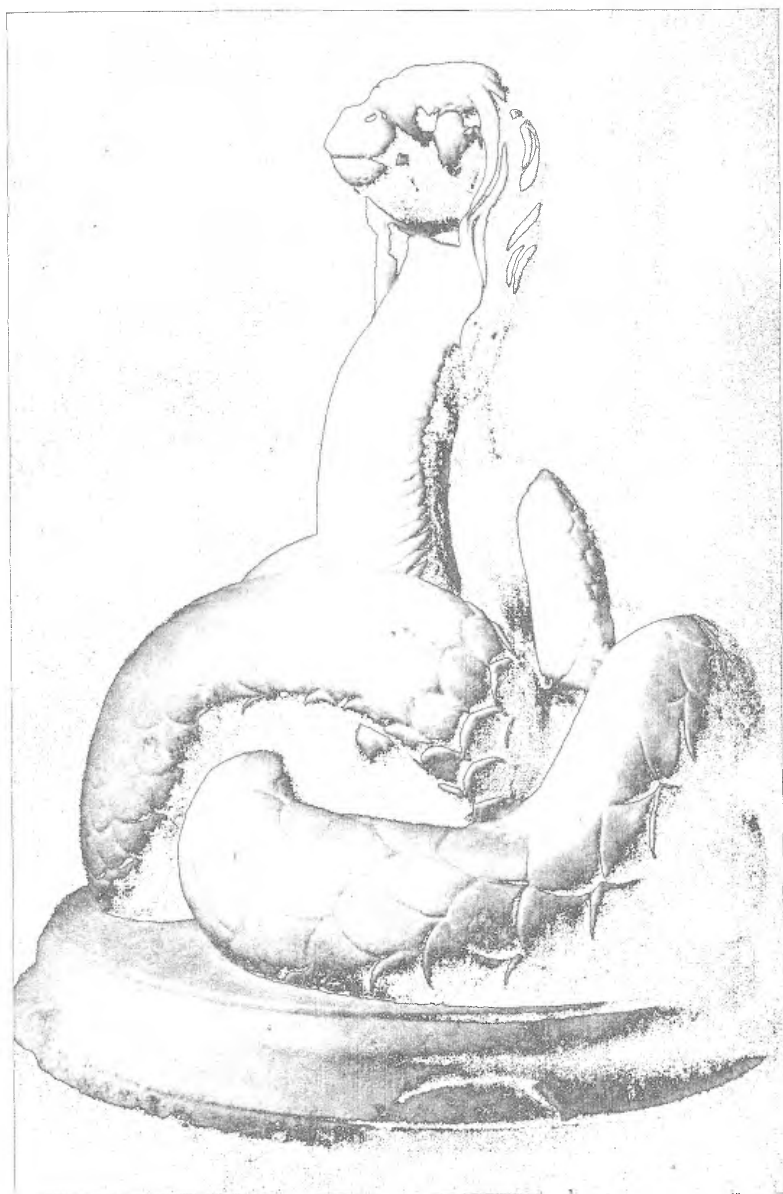
Legat de Dobrogea — mai cu deosebire de nordul provinciei — datorită cunoscutei sale pasiuni cinegetice, a fost și Mihail Sadoveanu. „În nici o parte a țării — mărturisea undeva Profira Sadoveanu — n-a făcut (autorul „Baltagului” — n.n.) vizite mai numeroase”. Și tot Profira Sadoveanu se mira că scriitorul n-a plănuit

niciodată să-și facă sălaș în vechiul pământ al Dobrogei, atât de drag și binecunoscut lui. Cele două volume — „Privești dobrogene“ și „Ostrovul lupilor“ — inspirate lui Sadoveanu de peregrinările sale pontice, ne relevă o lume inedită, fascinantă. „Dobrogea — notează prozatorul — e o țară cu multe frumuseți și curiozități. E o țară bogată, ici plină de bălți cu pește, dincolo plină de turme de vite, o țară cu iarnă blindă, cu orizonturi deschise, cu marea aproape. E o țară plină de morminte și de rămășițele bejenilor trecutului...” Nordul ținutului, de o rară frumusețe naturală, unde românii au avut întotdeauna așezări înfloritoare, îi stârnește lui Mihail Sadoveanu dorul de drumetrie. „Aici, pînă departe se desfășoară înaintea ochilor noștri, într-o uimitoare panoramă, spre apus și miazăzi, dealurile de la Sarica, clinurile și văile cultivate (...). Pe toate ogoarele, în toate părțile, pe costișe și-n văi, stăruiesc buchete de arbori bătrîni din pădurea de demult. Aceste pete de verdeață dau un farmec nespus peisagiului, încintă ochiul. Toată regiunea e o grădină, o livadă uriașă care se desfășoară spre zări. Și deasupra cerul se boltește curat, un cer azuriu de țară caldă”. Sadoveanu este uimit, ca odinioară Ion Ionescu de la Brad, de vechimea localităților românești din această parte a Dobrogei. „La Niculițel, oamenii știu că și bunii și străbunii lor sunt născuți acolo (...). Cîntecele și doinele au sunat și acum cîteva sute de ani și răsună și acum în vii și curături, în grădinile liniștite și poetice de la Sarica și Niculițel”.

Vreme de mai bine de un deceniu (1921—1933) a trăit și a creat la Constanța scriitoarea Hortensia Papadat-Bengescu. Autoarea „Drumului ascuns” datorează popasul pontic soțului său, jurist, numit, în anul 1921, consilier la Curtea de apel din orașul de pe malul mării. Despre perioada euxină, scriitoarea nota: „Am locuit ani mulți și buni în orașul Constanța. Aproape fiecare zi la un ceas al ei mă purta spre port, spre dig și far, spre mare, ca spre un minunat oficiu. Apusul trecea incendiul lui prin nuanță unică”. Este interesant de remarcat că biografia Hortensiei Papadat-Bengescu nu au cunoscut că scriitoarea a locuit în ținutul pontic nu

numai în perioada amintită — cum reiese din toate monografiile elaborate până în prezent — ci și cu mult mai înainte. Revista ardeleană „Cele trei Crișuri“ a publicat, în 1936, un articol cu „Mărturii dobrogene“, în care scriitoarea precizează: „Legământul meu cu pământul Dobrogei e vechi. Prin 1882 un ofițer de infanterie (tatăl Hortensiei — n.n.) fusese detașat în interes de serviciu în satul Ostrov, pe malul Dunării. Unica copilă, pe atunci de cinci-șase anișori, avea să păstreze din Ostrov numai amintirea unui deal răpos, clisos, acoperit de case mici, cu ogrăzi mari (...) . Trei sferturi din an, copila era nevoită a coborî dealul clisos, purtată în brațele ordonanței din pricina noroaielelor ce treceau de cismulițele dinadins făcute“. Directoarea școlii primare din Ostrov se întâmpla să fie chiar mătușa, după tată, a viitoarei scriitoare. Aceasta ar fi avut o frumoasă bibliotecă de unde cărțile în limbi străine nu lipseau. „Dinapoia șoselei — își încheie amintirile Papadat-Bengescu — era malul și apa Dunării, cu bărci frumoase și vaporeșe. Iarna însă, apa venea rea ca o vrăjitoare, prindea gheață, purta sloiuri și, în casă, copila auzea plângerea că vor trăi câteva luni despărțiți de restul lumii“.

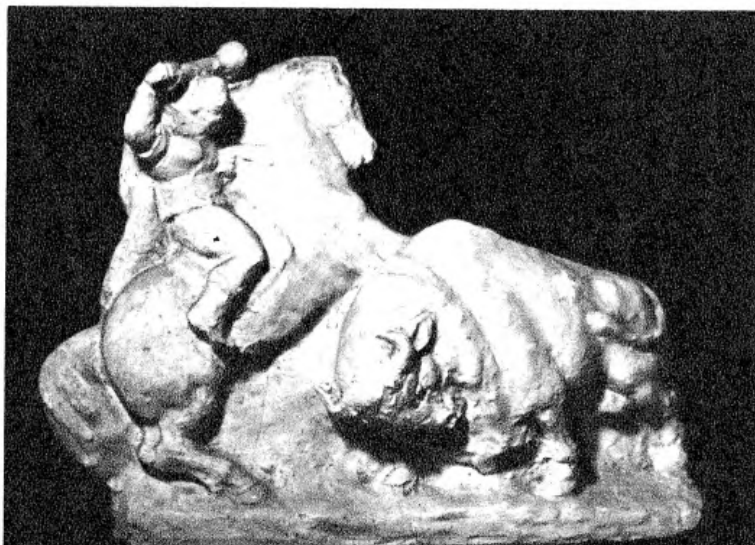
Poetul și filozoful Lucian Blaga a luat pentru prima oară cunoștință cu capriciile mării pe cind era elev în clasa a V-a a Liceului Șaguna (1911). Atunci, împreună cu elevii unchiului său, Iosif Blaga, autorul de mai târziu al „Poemelor luminii“ a călătorit prin Italia, eveniment pregătit „cu inițieri încete, atît la istorie cît și la literatură“. Inimosul profesor și ciracii săi, printre care Lucian era un tolerat (dreptul de a participa la excursie îl aveau doar elevii dintr-a șaptea), au urmat itinerarul Brașov, Predeal, București (aici, la Biblioteca Academiei, Blaga a putut vedea, cu emoție, manuscrisele lui Eminescu), Constanța, Istanbul, Atena, Catania, Napoli, Roma, Florența, Fiume, Budapesta, Brașov. De la București spre Constanța, excursioniștii au plecat cu trenul, într-o după-amiază. Ajunși seara în fostul Tomis, elevii lui Iosif Blaga s-au îmbarcat imediat pe vapor, astfel că n-au putut vedea aproape nimic „din cele ale portului și ale orașului“. Se pare că prima întîlnire cu Marea Neagră nu i-a lăsat lui Blaga o im-



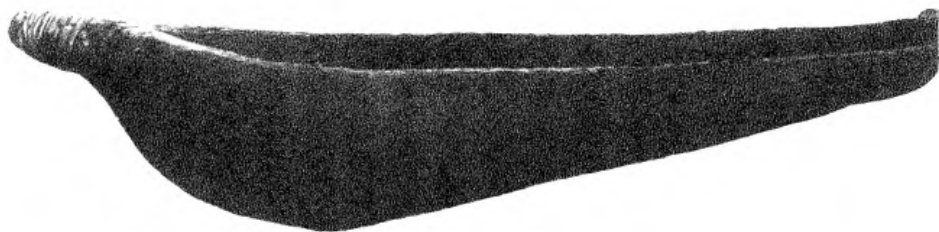
Ciudatul șarpe Glykon, piesă de inestimabilă valoare arheologică
(Muzeul de istorie națională și arheologie din Constanța)



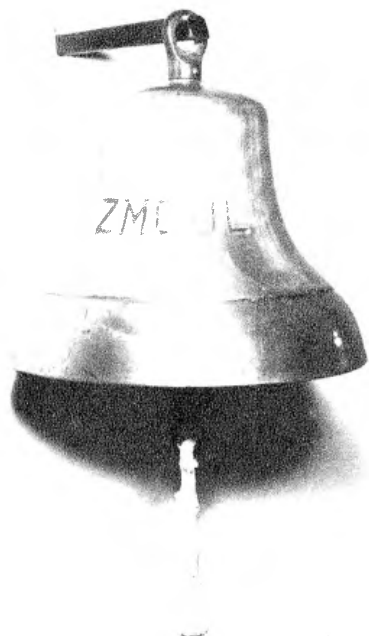
Proiect cofinanțat AFCN



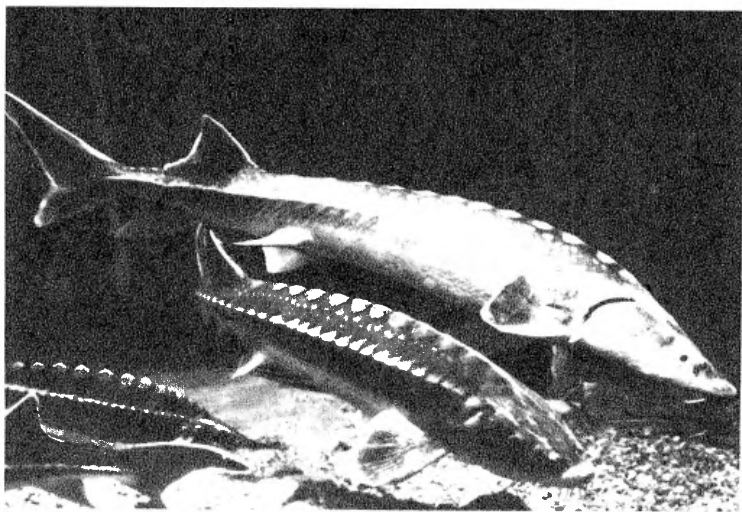
„Dragoș Vodă și Zimbrul” – sculptură de Ion Jalea (Muzeul de artă Constanța – Colecția Ion Jalea)



Monoxilă din secolul al XV-lea, piesă foarte rară din colecția Muzeului Marinei Române



Clopotul torpilorului românesc „Zmeul” – 1888 (Muzeul Marinei Române)



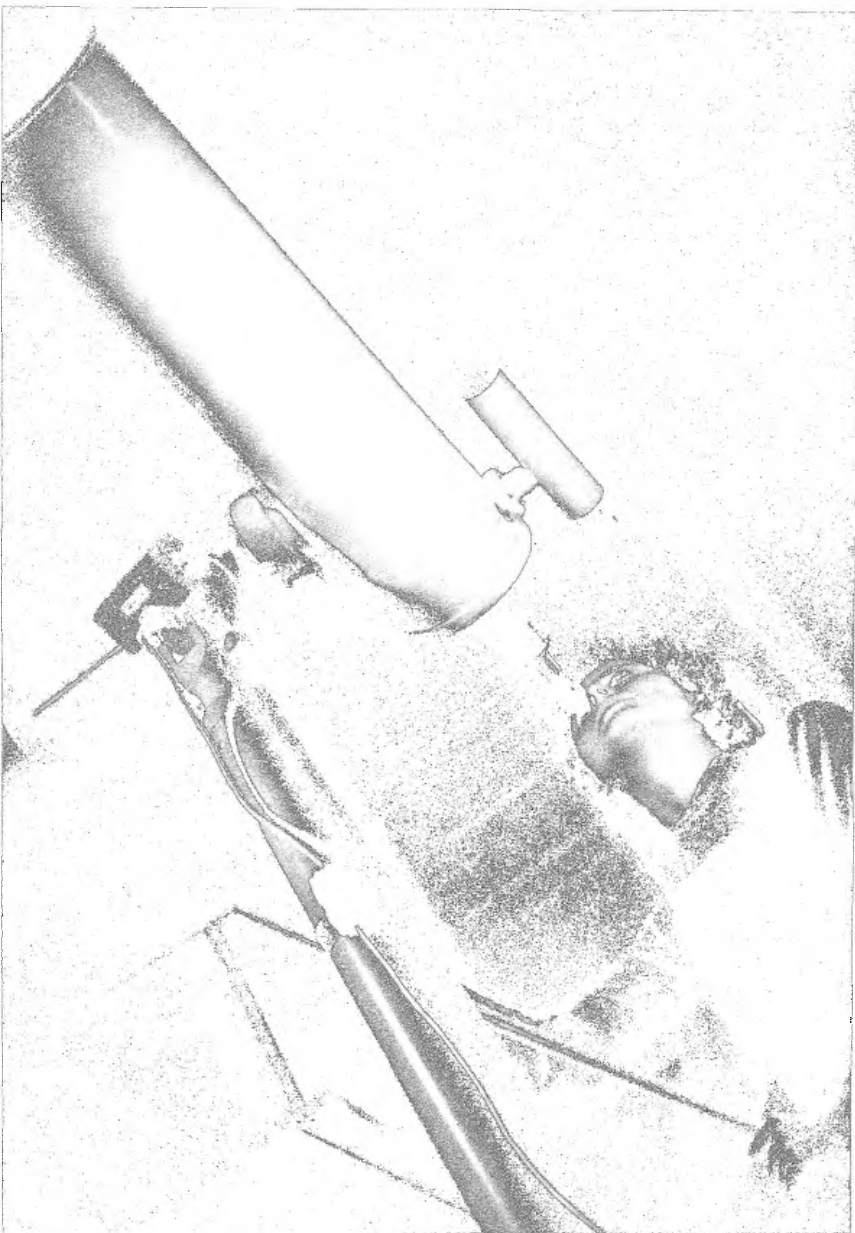
Lumea feerică a Acvariului din Constanța



Dresarea delfinilor la Delfinariul din Constanța

Un vizitator de excepție la Delfinariu : comandantul Jacques Cousteau





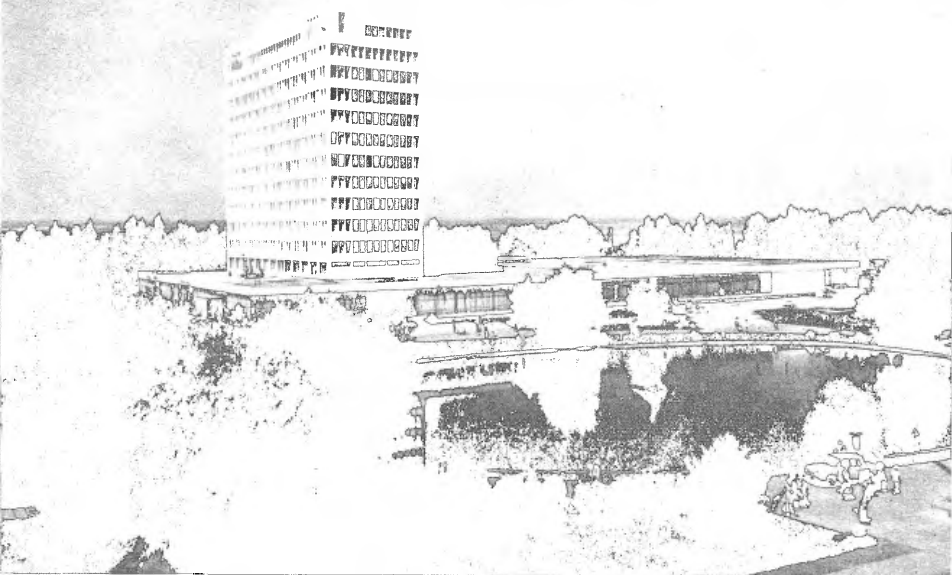
Biblioteca Județeană „I. N. Roman“ Constanța

Iskodind bolta cerească, la Observatorul astronomic din Constanța

Portul Constanța, poarta maritimă a țării



Proiect co-finanțat AFCN

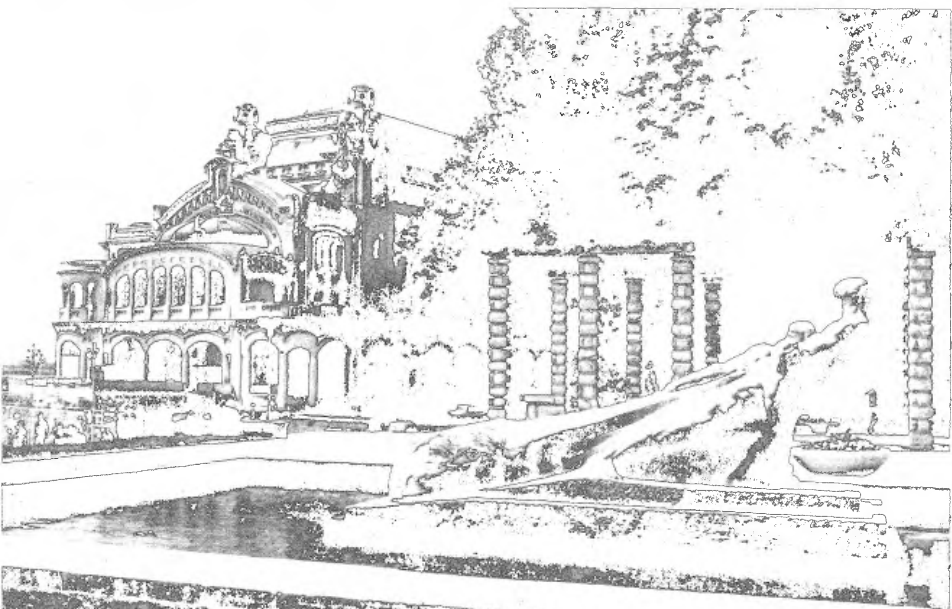


Eleganta siluetă a hotelului „Perla” din Mamaia

Fascinanta dantelărie metalică a podului de la Cernavodă



Cazinoul din Constanța, azi



Proiect co-finanțat AECN





Stațiunea Saturn – Mangalia Nord

Jupiter – fantezie arhitecturală (barul Paradis)



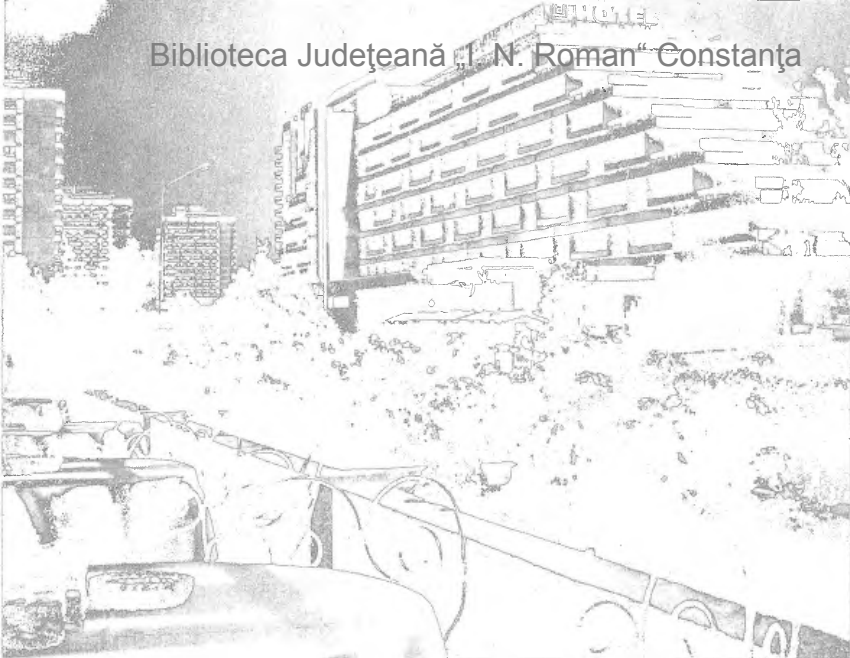


Grațioasele edificii turistice ale stațiunii Venus (hotelurile „Pajura“, „Cocorul“ și „Vulturul“)

Un punct de referință în arhitectura litoralului românesc : stațiunea Olimp

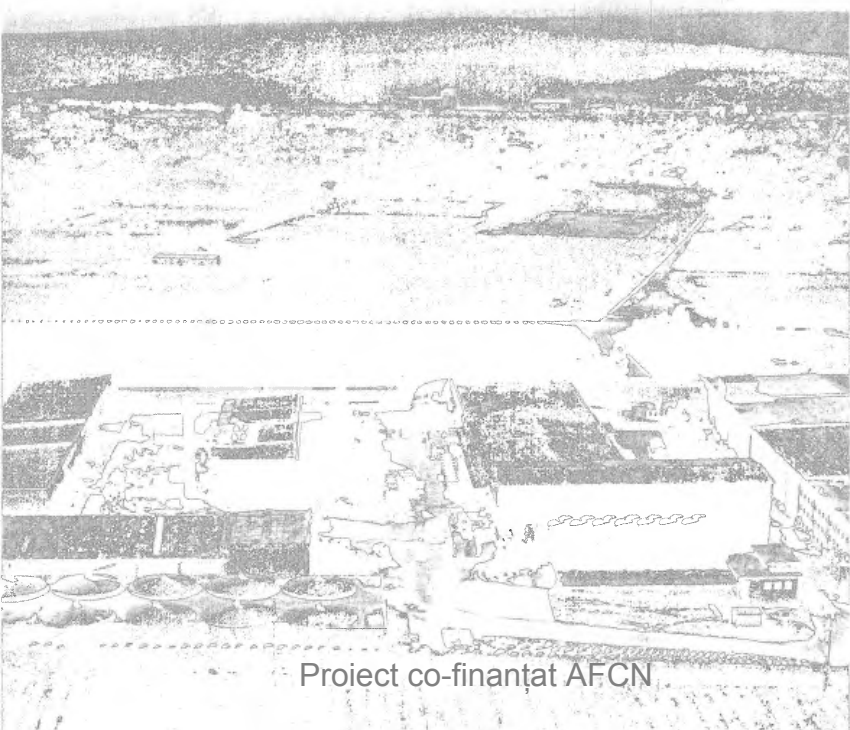


Biblioteca Județeană "I. N. Roman" Constanța



Complexul de vilificație Muratlar

Olimp - hotelul „Arhitectu”



Proiect co-finanțat AFCN

presie tocmai plăcută. După mai bine de trei decenii, poetul povestea: „Îmi amintesc doar că marea era foarte agitată. După ce am intrat în pîntecul vaporului, într-o încăpere mare cuprinsă de bănci de lemn, nu ne-am mai gîndit decît să găsim un locșor de dormit. De unde să poți închide pleoapele! Îmi era frig. Și altora la fel. Cineva ne poftea să luăm pături. Ne-am strecurat prin coridoare labirintice și apoi, printr-un horn căptușit cu o scară în spirală, am ieșit pe bord. Marea Neagră nu-și dezmințea numele, căci o beznă de nepătruns stăpînea pe întinderile de vuet și valuri. Sufla un vînt să ne ia de pe picioare. Departe, se mai zăreau lumini slabe în port (...). M-am zvîrcolit toată noaptea. Cum vaporul se legăna, mă lua din capul pieptului și pînă-n ceafă o senzație de slăbiciune; era în-țîiul semn al răului de ape mari“.

Și poetul „Cuvintelor potrivite“, Tudor Arghezi, a drumețit prin Dobrogea. A intenționat chiar să scrie o carte despre meleagurile litorale, cu titlul „Țara Albă“. Într-o scrisoare trimisă prin anii '30 unei reviste constănțene, la solicitarea redactorilor acesteia, Arghezi mărturisea: „M-am întors acasă acoperit de praful cimitirelor musulmane, și scheletul pămîntului, descoperit în gropile geologice în același timp cu osuarele de piatră ale împărăției romane, a intrat în ființa mea sufletească... Șaizeci de zile de pîrbie prin niște tărîmuri asemănătoare, sînt sigur, cu deșertul, pe unde se afla Betleemul și unde femeia samariteancă a scos din fin-țînă o ciutură cu apă, sînt în stare să obsedeze un om, să-l facă să scapere ca o lumină și să-i dea năravuri serafice de îngeri“.

Vorbind despre legăturile scriitorilor cu meleagurile pontice, despre prezența mării în preocupările creatorilor de literatură, nu este posibil să nu amintim pe scriitorii care activează azi în ținutul dintre ape: poeții Ștefan Balaci, Virgil Bostănuș, Nicolae Caratană, Vasile Cojocaru, Aurora Conțescu, Aurel Dumitrescu, Sanda Ghinea, Elvira Iliescu, Nicolae Motoc, Arthur Porumboiu, Petru Vălușanu, poeții și publiciștii Nicolae Fătu, Ion Făiter, Octavian Georgescu, George Mihaescu, Carmen Tudora, prozatorii Ion Coja, Radu Holban, Eugen Lumeșanu, Jean Nedelcu, Constantin

Novac, Marin Porumbescu, Valentin Șerbu, Hortensia Teodorescu, scriitorii-marinari Valentin Donici, George Ghețău, Șerban Gheorghiu, Vasile Nedelcu, Constantin Roman, dramaturgii Ghiță Barbu și Hristu Limona, istoricii și criticii literari Enache Puiu, Alexandru Protopopescu, Emilian Ștefănescu ș.a., care, cu talent, pasiune și (mai ales) cu dragoste pentru acest minunat colț de țară contribuie, prin scrisul lor, la îmbogățirea patrimoniului literar românesc. Se cuvine, totodată, să omagiem memoria poetului și dramaturgului Grigore Sălceanu (1901—1980), creator, vreme de o jumătate de secol, la Pontul Euxin, precum și memoria distinsului om de cultură, pedagog și lingvist Vladimir Robu (1916—1981), care și-a dedicat întreaga activitate propășirii spirituale a României de la mare contribuind în același timp, prin lucrări lingvistice remarcabile, la dezvoltarea acestei științe.

Închei acest capitol cu rîndurile ce urmează, spicuite dintr-o scriere argheziană, rînduri care sînt, neîndoiește, printre cele mai frumoase din cîte au ticluit vreodată scriitorii noștri despre Dobrogea.

„Iubite prieten aproape uitat, vino în Dobrogea României. Toate drumurile duc într-acolo, ca altădată la Roma. Spiritul de curiozitate îți va fi din belșug răsplătit. Însă bagă de seamă și pregătește-ți un moral rezistent. Dobrogea uimește, se strecoară lîn și dulce, pe nesimțite. Ea intră în sînge și nu mai poți să scapi de obsesia ei. Dobrogea te soarbe. Fii atent!“.

Chemarea luminii

„Dobrogea a fost cea mai bună
școală pentru mine“

Iosif Iser

Fie că au poposit pe litoral chemați de cerințele tra-
iului, fie că au străbătut drumurile prăfuite și arse de
soare ale Dobrogei atrași de ineditul locurilor, artiștii
noștri plastici au compus, din lumină și culoare, o gene-
roasă frescă a acestor meleaguri. Pe drept cuvânt se
vorbește de o „experiență dobrogeană a picturii româ-
nești“, experiență care începe încă din primii ani de la
revenirea provinciei pontice la țară, dar manifestată
plener în prima jumătate a secolului nostru, și, cu alte
valențe, continuată și azi. Descoperind Dobrogea, plasti-
cienii — ca altădată aventurierii în Lumea Nouă — au
năvălit pe litoral, în Deltă și în satele ascunse în văile
mărăcinoase, nu însă pentru a căuta aur, ci comori
mult mai prețioase: adevărurile artei.

Către amurgul veacului trecut vin și pictează în
Dobrogea: Theodor Aman, Nicolae Grigorescu și Sava
Henția. De la Aman ne-a rămas imaginea unui colț al
portului Constanța, așa cum arăta acesta înainte de
1882, cu un mic dig și două, trei caice. Cele câteva lu-
crări ale lui Grigorescu tratează marea în plan secun-
dar, fiind vădit — așa cum spunea criticul Petre Co-
marnescu — că cel mai mare pictor al nostru nu fusese
atras de Marea Neagră, pe care o trata vag. Pictorul
Sava Henția a venit în Dobrogea pe la 1898, pentru a
se documenta în vederea realizării compoziției „Inau-
gurarea podului de la Cernavoda“.

Primul pictor autentic stabilit la Constanța a fost
Dimitrie Hârlescu, unul dintre reprezentanții expresio-

nismului românesc, numit, în 1897, maestru de desen și caligrafie la gimnaziul din localitate. Grație unei burse primite de la municipalitatea constănțeană, Hârlescu face două călătorii de studii la München, la începutul secolului nostru. Artist talentat, el va deveni unul dintre membrii marcanti ai „Tinerimii artistice“. Pictorul D. Hârlescu a fost un artist tenace și un om generos. El a îndrumat pașii spre consacrare unor plasticieni ca Ion Jalea, care i-a fost elev, sau ca Marius Bunescu, salariat la Constanța în acea vreme. Acesta din urmă consemna cu recunoștință în memoriile sale: „Firea lui (Hârlescu — n.n.), entuziasmul, bunăvoința cu care-ți întindea o mână de ajutor, totul declanșa simpatia pentru acest om. Era impunător la ținută, cu o ușoară morgă, dar în fond apropiat de toți cei ce îndrăgeau pictura, desenul, gata mereu să-i îndrume. Intenționam să plec la Roma; Hârlescu, aflînd aceasta, m-a sfătuit să-mi schimb programul și să plec mai bine în capitala bavareză, unde se fac studii mai bune pentru începători“.

În 1884, îl găsim la Constanța pe ultimul reprezentant al academismului din pictura noastră: G. D. Mirea. Aici, pictorul care s-a bucurat, în epocă, de fala de a fi considerat cel mai bun pictor român, după Grigorescu, primește comanda decorației murale a catedralei, împreună cu arhitectul Ion Mincu, ce avea să conceapă mobilierul. Mirea s-a abătut de la canoanele picturii religioase, zugrăvind chipurile personajelor sfinte, îndeosebi cele feminine, după modele laice, într-o viziune — potrivit părerii contemporanilor — dacă nu neapărat vulgară, cel puțin banală. Faptul a produs un răsunător scandal. Episcopul Dunării de Jos a refuzat chiar să sfințească lăcașul. S-a numit o comisie, formată din C. Esarcu, Al. Odobescu și Gr. Tocilescu, care, în cele din urmă, a hotărît că pictura nu contravine flagrant cerințelor canoanelor bisericești. Catedrala va fi sfințită abia în anul 1892. Pictura lui Mirea s-a degradat cu vremea și, fără prea mare regret, a fost înlocuită cu alta.

Pentru pictorul Marius Bunescu, Dobrogea a însemnat, deopotrivă, și existență și creație. La Constanța, în 1903, la vârsta de 22 de ani (sosit cu buzunarele goale, dar cu un cap plin de visuri), M. Bunescu avea

să ocupe o slujbă de... desenator silvic, iar apoi o alta, tot de desenator, la construcția portului. Strânge ban cu ban pentru a călători în străinătate, la studii, desfășurând, totodată, și o asiduă activitate de animator cultural. Perioada când a lucrat ca desenator silvic i-a prins bine, pentru că a avut prilejul să colinde întreaga Dobroge, împreună cu șeful său, inginerul Alexandru Pretorian, amator de vânătoare, dar mai cu seamă un țințaș maniac („Ar fi trebuit să-mi cumpăr și eu pușcă, pentru că, pe lângă multe calități, Pretorian avea și un cusur: era vânător. Împușca în drum păsări minunate, numai pentru plăcerea de a ochi bine. Căuta să-mi însușească și mie asemenea satisfacții, dar lucrul acesta nu se împacă în nici un chip cu firea mea”). După ce se angajează desenator în port, M. Bunescu leagă prietenii cu muncitorii și funcționarii de aici; sprijinit de ei organizează, în 1904, societatea „Cultura”, ce își propune să continue tradiția mișcării culturale grupate în jurul Cercului literar „Ovidiu”, înființat în 1898 de publicistul Petru Vulcan. Ambițioasă, noua societate scoate și o revistă, unde viitorul pictor exersează cu... proză, nu lipsită de licăriri de talent. Organizează, în cadrul asociației, și o echipă de teatru, care ar fi reprezentat pe litoral „Bărbierul din Sevilla”, „Lampatius vagabondul”, „Cimpoiul fermecat” etc. M. Bunescu interpretează numeroase roluri, prezentând spectacole la „Elpis”, „întotdeauna cu săli pline”. Sfătuit de Hârlescu, pleacă la München. „Nu mă puteam desprinde ușor de Constanța, mai ales de mare. O cunoscusem în toate variatele aspecte și culori, plutisem pe valurile ei, când liniștite, când infuriate, ziua ori noaptea, în larg ori în apropierea coastelor, împreună cu marinari vînjoși ce lopătau barca salvării ori cu pescari hîrșiți în lupta cu capriciile ei”. După primul război mondial, pentru o scurtă perioadă de timp, Marius Bunescu se va stabili din nou la Constanța. „Luasem obiceiul să bat litoralul pe jos, cu un săculeț cu merinde și cu materialul de pictură în spate; în drum întâlneam pescari ce mă invitau la un borș pescăresc”. Pictează deseori pe faleza Cazinoului; aici are prilejul să-l întâlnească pe Theodor Pallady, un alt mare pictor ce s-a inspirat în Dobrogea.

M. Bunescu ne-a lăsat numeroase tablouri de inspirație euxină („Golful pescarilor“, „Țărm dobrogean“, „Bărci la Sulina“ etc.), care, pe lângă emoția estetică ce o produc, au și valoare documentară, pentru că evocă locuri greu de recunoscut azi datorită transformărilor suferite de ținutul dobrogean în drumul spre civilizație.

Întiiul dintre marii noștri pictori care a înțeles că marea poate fi ea însăși izvor de inspirație a fost Ștefan Luchian. Artistul a poposit pe litoral în anul 1904, venit pentru cură la Techirghiol. El va picta numeroase marine, între care se distinge, prin măreția solitară a țărmului înalt, lucrarea intitulată „Marea Neagră la Tuzla“. „Pînă la Luchian — aprecia Petru Comarnescu — Marea Neagră era văzută de către pictorii români, doar în general, ca oricare alta, fără coloritul ei propriu și fără coastele acelea abrupte“. Împreună cu pictorul C. Artachino, Luchian semnează în 1897 un contract pentru pictarea catedralei din Tulcea, contract onorat, potrivit lui Jacques Lassaigue, biograful său, la 10 iunie 1899.

Iată-l descinzînd la Constanța, în 1931, chemat de necazuri financiare, pe Nicolae Tonitza. Împreună cu pictorii Constantin Bacalu și I. Buiuc, Tonitza urma să zugrăvească biserica Sf. Gheorghe Nou. La încheierea contractului, maestrul a avut însă mari neplăceri, pricinuite de un pictor obscur, însă influent, deși inițial lucrarea fusese încredințată celor trei artiști. S-a organizat și un concurs (jignitor pentru un artist ca Tonitza), dar anunțarea rezultatelor a fost amînată în mod scandalos datorită unor mașinațiuni. La 22 aprilie 1931, Tonitza, într-o epistolă către colecționarul Kricor Zambaccian, scria cu amărăciune: „Oamenii care m-au judecat (...) stau la cumpănă, se scarpină în cap, morfolesc semințe de dovleac, și la urma urmei (dacă nu intervine cineva cu simț artistic și cu autoritatea necesară) vor face o astfel de alegere, încît vor jigni gratuit pe artistul pasionat de profesiunea lui și corect pînă la năîngie, pentru a încredința batjocorirea lucrărilor unui Ionescu, Vasilescu sau Eftimescu oarecare“. Totuși, deși cu tergiversări, zugrăvirea bisericii va fi încredințată lui Tonitza spre satisfacția iubitorilor de artă. Peregrinările între București și Constanța, viața neregulată departe de casă

i-au zdruncinat însă sănătatea. În această perioadă a neglijat pictura de șevalet, astfel că expozițiile celor patru (Tonitza, Șirato, Șt. Dumitrescu, Oscar Han), care deveniseră o adevărată sărbătoare artistică (1925—1930), nu au mai avut loc.

Sculptorul Oscar Han a fost legat de Constanța mai ales prin ridicarea monumentului „Mihai Eminescu“. Comanda acestei importante opere sculpturale a fost primită în intimitatea unei mese de restaurant de la juristul și poetul I. N. Roman, președintele comitetului „Pro Eminescu“, în prezența criticului și esteticianului Tudor Vianu. Macheta a fost realizată de sculptor în 1931, pe baza unei documentații întocmite în vederea edificării unui monument poetului în Capitală, la cererea unui comitet condus de Mihail Sadoveanu. Monumentul constănțean va fi a doua lucrare de acest fel din cariera de pînă atunci a sculptorului Oscar Han. Din păcate I. N. Roman, un om de o mare distincție intelectuală și sufletească, apreciat foarte mult de sculptor, va muri chiar în acel an, succesor la președinția comitetului Pro Eminescu fiind ales amiralul Bălănescu. Amiralul, după părerea lui Oscar Han, „un om compus și somptuos“, îi era profund antipatic artistului. După tergiversări și de o parte și de alta, monumentul a fost totuși inaugurat la data fixată (15 august 1934). „Deși la inaugurarea monumentului — avea să-și amintească sculptorul — a fost puțină lume, iar discursul lui Păstorel Teodoreanu, de la înălțimea ținutei lui, a entuziasmat, dansul viu al pescărușilor a creat un moment de frumusețe, iar natura și-a schimbat fața în umbre și lumini, în picături de ploaie, într-o atmosferă vibrantă. În ziua de 15 august, murmurele valsurilor, marea, care la ora inaugurării nu mai era Marea Neagră și era Marea Verde, au creat un moment de frumusețe solemnă monumentului“.

Prin 1910 putea fi văzut la Cazinoul din Constanța, cu statura-i masivă și nelipsitu-i trabuc în colțul gurii, pictorul Iosif Iser, schițînd, pentru a-și agonisi traiul, portrete-caricatură ale jucătorilor de bacara. Mai tîrziu, în 1913, Iser era mobilizat în Dobrogea, unde, ca militar, colindă peste tot. În țara dintre ape, pictorul va descoperi o minunată sursă de inspirație, vizibilă în

întreaga sa operă. „Dobrogea a fost cea mai bună școală pentru mine” mărturisea artistul. Subiectele sale dobrogene, între care fascinantă compoziție „Familie de țărani”, au fost deosebit de apreciate atât în țară cât și în străinătate.

Vreme de peste două decenii, un alt artist de excepție a cutreierat Dobrogea, îndeosebi litoralul: Nicolae Dă-răscu. Despre el Tudor Arghezi nota într-o cronică artistică: „Artistul minuieste soarele, cerul, vegetația, lumea cu pasiunea și franchețea naturii de la care a învățat gestul mare și liber de a construi. El evită detaliile și cred că le disprețuiește. Tablourile, priveliștile, marea, zarea sînt însă toate adîncite și un suflet bate în fiecare ca și cum ar fi niște ființe gînditoare”. N. Dă-răscu a fost și un bun navigator; minuia cu dibăcie velele unui cutter construit de el în Anglia. Tablouri ca „Vedere la mare”, „Vase pescărești”, „Canal în Deltă”, „Han la mare”, „Cafeneaua roz” etc. sînt un omagiu de culoare și lumină adus de artist acestor locuri.

Remarcabile lucrări despre litoral a realizat Ion Țuculescu. Artist nelinistit, iscoditor neobosit al sensurilor celor mai adînci ale artei populare românești, el a pictat la Constanța, Mangalia, Vama Veche. Tablouri ca „Marină cu fluturi”, „Peisaj la Mangalia”, „Peisaj la Mangalia cu arborele durerii” ș.a. ilustrează o viziune cu totul fascinantă și originală a spațiului pontic. Ion Țuculescu s-a manifestat totodată și ca valoros om de știință (a realizat un studiu complet asupra „Microbiologiei lacului Techirghiol”, publicat postum de Editura Academiei R.S.R.).

Și alți artiști plastici proeminenți ca G. Petrașcu, Fr. Șirato, J. Steriadi, St. Dimitrescu — fără să mai vorbim de cei originari din Dobrogea — s-au inspirat la Pontul Stîng.

Cum am afirmat mai înainte, experiența dobrogeană a plasticii românești continuă și azi, în anii socialismului, îmbogățită însă tematic cu marile prefaceri care au avut loc și continuă să aibă loc aici și valorificată plenar de oamenii locului, prin înființarea de muzee, expoziții, tabere de creație, prin înnobilarea peisajului arhitectonic al litoralului, al localităților pontice cu opere plastice de elevată ținută artistică.

Oameni de seamă de la Pontul Stîng

„Sciția (...) a produs întotdeauna bărbați cu inima înfocată și vrednici de admirat...”

Dionysius Exiguus

Meleagurile euxine, atît de bogate în vestigii istorice și atît de generos dăruite de natură, au fost totodată patria de origină a unor personalități care s-au remarcat atît în lumea veche, cît și în contemporaneitate pe tărîmul filozofiei, literelor, artelor ori al vieții sociale.

Un distins gînditor a fost Demetrios din Callatis (sec. al III-lea î.e.n.). Despre el amintește învățatul Lucian din Samosata (sec. al II-lea e.n.), iar Diogene Laertiu (sec. al III-lea e.n.), în lucrarea „Viețile, doctrinele și cugetările filozofilor vestiți” scrie: „Au fost douăzeci de bărbați vestiți cu numele Demetrios: ..., al șaselea, Demetrios din Callatis, care a scris o lucrare de geografie despre Asia și Europa în 20 de cărți”. Tot de la Diogene Laertiu aflăm de Heraclid, filozof probabil din Callatis (170-140 î.e.n.), care a trăit în Egipt la curtea lui Ptolomeu al VI-lea: „... au fost paisprezece filozofi cu numele Heraclid: ..., al cincilea, Heraclid din Callatis, sau din Alexandria, care a scris *Succesiunea (în timp a filozofilor)*, în șase cărți și *Raționamentul lembeutic*, din care cauză era numit și Lembos”. Eruditul Ștefan din Bizanț atribuie unui Istros Callatianul „o frumoasă carte privind tragedia”. Arian (95-175 e.n.), fost guvernator al Capadociei, în descrierea campaniilor lui Alexandru cel Mare, amintește de un căpitan al acestuia pe nume Cretheus din Callatis. Renumit a fost și învățatul Satyros (sec. III-lea e.n.), supranumit și „Peripateticul”, originar tot din Callatis, care a trăit la

Oxyrrhynchos (Egipt). Acesta a scris o carte de biografii din care s-a păstrat o „Viață a lui Euripide“. Istoriografia românească face referiri și la un anume Thales, retor, amintit pentru unele particularități de stil, originar tot de la Pontul Stîng. Cunoscut pentru popularizarea monahismului în Occident a fost călugărul scit Ioan Cassian (circa 360-430/35 e.n.), călător prin Palestina, Egipt, Constantinopol și Roma și stabilit la Marsilia. Unele scrieri în limba latină a lăsat Ioan Maxentiu, călugăr născut pe aceste meleaguri. Celebru la vremea sa pentru o prestigioasă activitate misionară printre huni a fost episcopul Tomisului, Theotimos (sec. IV-V e.n.). Sozomenos, care a scris între anii 443 și 450 o „Istorie bisericească“, notează despre Theotimos că era „un bărbat crescut cu dragoste de înțelepciune“. În „Acta sanctorum“ (o colecție de legende privind viețile sfinților), Theotimos este descris ca un „bărbat hrănit într-o filosofie, pe care chiar barbarii huni, locuitori lingă Istru, copleșindu-l, îl numeau zeul romanilor“. De el amintește, în scrierile sale, și învățatul Hieronymus (345-420 e.n.): „Teotim, episcopul (orașului) Tomi din Sciția, a scos scurte tratate sub forma unor dialoguri și în stilul vechi elocințe. Aud că el scrie și alte lucruri.“

O personalitate cu totul remarcabilă a fost Dionysius Exiguus (adică „cel mic“, cum își spunea el cu modestie), trăitor la Roma între anii 500-545. El a calculat cronologia erei de la nașterea lui Hristos, adoptată la Roma între 535 și pe care o folosim ca e.n. pînă azi. Dionysius Exiguus era originar din Sciția, adică din părțile noastre; acest fapt nu îi pricinuia umilință, ci, dimpotrivă, mîndrie. Eruditul scria: „Va părea nou nu numai neștiutorilor că Sciția cunoscută ca înfricoșătoare pentru gerurile și barbarii ei a produs întotdeauna bărbați cu inima înfocată și vrednici de admirat pentru blîndețea moravurilor lor“. Dionisie cel Mic a fost prieten cu marele învățat latin Cassiodorus, care avea pentru el numai cuvinte de prețuire: „Tot ce putea căuta cititorul la alții găsea în știința lui în mod strălucit. În el admiram pe bărbatul mult învățat, veteranul catedrei de dialectică, știutorul limbilor greacă și latină, pe cel

neîntrecut în știința socotelilor astronomice, încît a devenit tatăl erei noastre“.

În secolul al XIV-lea, numele unui despot pontic a devenit foarte cunoscut la curțile europene: Dobrotici. Statul său era, după 1371, cu excepția Imeriului otoman, cel mai puternic dintre formațiile statale de la sudul Dunării, despotul intervenind deseori în treburile care depășeau granițele țării.

Din Cernavoda a fost originar, potrivit opiniei lui Nicolae Iorga, geograful Iosif Moesiodax (sec. XVIII), dascălul copiilor domnitorului Alexandru Ipsilanti, conducătorul școlii grecești din București, autor de tratate științifice, unele foarte apreciate în epocă.

După 1878, Dobrogea va cunoaște o veritabilă renaștere economică și culturală. Dintre românii din dreapta Dunării s-au ridicat numeroase personalități, care, cu inteligența, talentul și neprecupețita lor dăruire, s-au aliniat în primele rînduri ale ostentivității pe ogorul culturii românești.

Dintre oamenii de știință originari din Dobrogea, Constantin Brătescu (născut la Cîșla — județul Tulcea, în 1882) s-a remarcat îndeosebi prin studiile sale asupra provinciei și printr-o neobosită activitate de animator cultural. „Putem afirma — scria savantul Simion Mehedinti —, fără teamă de eroare, că de la Herodot, părintele istoriei, geografiei și etnografiei, nimeni nu a privit cu mai mult interes și cu mai multă înțelegere ținuturile Dunării de Jos, decît geograful și etnograful Constantin Brătescu“. Împreună cu numismatul Constantin Moisil, Brătescu a fondat în anul 1916 revista „Arhivele Dobrogei“, iar în anul 1920, împreună cu avocatul, poetul și publicistul Ioan N. Roman, prestigioasa publicație „Analele Dobrogei“. Brătescu spunea despre provincia lui natală: „Țară frumoasă prin varietatea priveliștilor ei, țară bogată prin mulțimea și felurimea roadelor ei adunate pe un spațiu așa de îngust, țară românească din timpuri străvechi, cu toate peripecțiile prin care a trecut, — Dobrogea este un pămînt nespuns de prețios pentru România...“

Un alt mare savant născut în Dobrogea (Măcin, 1872), în familia unui mocan, a fost Gh. Munteanu-Murgoci, cel mai de seamă dintre creatorii școlii geologice româ-

nești, om de știință de renume internațional, inițiator al primelor conferințe de agrogeologie.

De o meritată popularitate s-a bucurat în mediile științifice românești și străine matematicianul Grigore Moisil (Tulcea, 1906). Spirit cu o largă deschidere spre nou, spre progres, spre viitor, Grigore Moisil a adus o însemnată contribuție la introducerea tehnicii cibernetice în țara noastră. Cine nu și-l amintește, mai ales din emisiunile științifice de la televiziune, pe acest om hîtru, cu sprîncene stufoase și cu o voce caldă, sacadată, pledînd împotriva inerției, pentru instaurarea noului în toate domeniile activității tehnico-economice românești?

Fiii Dobrogei s-au afirmat și în domeniul muzicii. Ioan D. Chirescu, unul dintre cei mai mari compozitori români, s-a născut la Cernavoda, în familia celui neobosit animator cultural și ctitor de școală (pe vremea cînd provincia de la mare se afla încă sub administrație otomană) Dimitrie Chirescu. D. D. Botez, Maestru emerit al artei, îl asemuia pe I. D. Chirescu cu „fecunzii artiști ai Renașterii“. Sufletește, compozitorul a rămas credincios meleagurilor natale. „Mă bucur — declara el într-un interviu acordat revistei Tomis — că cei ce au ascultat și cunosc cîntecele mele spun că «Dobrogea de aur» este cel mai frumos cîntec al meu. Eu știu că am pus în el dragostea față de pămînt și frați, dragostea pentru acest pămînt al scumpei mele țări — România“.

Originar din ținutul transdunărean (născut la Sulina în 1887) a fost George Georgescu, dirijor de notorietate mondială. George Georgescu a condus vreme de patru decenii — începînd cu anul 1929 — orchestra Filarmonicii din București și a întreprins numeroase turnee concentrice în marile centre muzicale din Europa și America. Sub bagheta sa au interpretat artiști ca Stravinski, Cassals, Rubinstein, Oistrach, Menuhin, Richter, Enescu, Lipatti, Florica Cristoforeanu, Ion Voicu și mulți alții. Marele dirijor a făcut deseori turnee pe litoral, unde a fost primit întotdeauna cu mare dragoste. După un strălucit turneu în Grecia în 1922, Filarmonica bucureșteană a ajuns cu „Cîntarea României“ și în fața publicului din Constanța. „George Georgescu — scria ziarul Rampa — după reprezentarea concertelor pe li-

toral a devenit idolul constănțenilor". Iar în cadrul unui interviu acordat revistei „Flacăra”, celebrul dirijor afirma că a fost aplaudat de dobrogeni „cum aplaudă unul de-al tău, cînd ai luat notă bună la străini. Cazinoul, făcut numai să sune banii ce se scurg la ruletă și baccara, fusese în plină sărbătoare”.

„Un lăutar dobrogean de faimă mondială” — cum spunea compozitorul și muzicologul Viorel Cosma — a fost Georges Boulanger (Gheorghe Pantazi), născut la Tulcea în 1893. Autor al celebrei serenade „Avant de mourir”, Pantazi a cucerit lumea cu cîntecele sale. Pe un disc Telefunken scria: „Acest violonist din România a însemnat pentru discofilii zilelor noastre ceva asemănător cu Mantovani”.

Dobrogea a dat țării și numeroși plasticieni care, prin covîrșitorul lor talent, prin marea lor perseverență creatoare, s-au situat în rîndul reprezentanților de frunte ai artei românești.

Pictorul Lucian Grigorescu s-a născut la Medgidia în 1894. Pictura sa caldă, de o mare virtuozitate artistică, concepută în buna tradiție a realismului românesc, s-a bucurat de un notabil succes, atît în țară cît și peste hotare. Artistul s-a inspirat și din realitățile dobrogene („Peisaj din Mangalia”, „Vedere din Tulcea”, „Răsărit de soare” etc.), multe din lucrările sale aflîndu-se la Muzeul de artă din Constanța și în Muzeul de artă din Medgidia, urbea sa natală.

Sculptorul Ion Jalea, Maestru emerit al artei, a văzut lumina zilei la Casimcea, județul Tulcea, în 1887. A urmat gimnaziul la Constanța, unde pictorul D. Hârlescu îl îndrumă spre cariera artistică. Combatant în primul război mondial, a fost grav rănit, pierzîndu-și un braț. A continuat totuși să creeze cu și mai mare pasiune, realizînd de-a lungul anilor o operă de excepție, închinată omului, vieții, năzuinței acestuia spre bine și frumos. Lucrări ca „Arcaș odihnind”, „Hercule doborînd centaurul”, „Femeie cu harpă”, „Monumentul soldaților francezi”, „Monumentul ceferiștilor”, „Monumentul soldaților români de la Dieuse” (Franța) și multe altele sînt o dovadă grăitoare a talentului său tumultuos, a dragostei sale nemărginite pentru om. Sculptorul s-a dovedit, totodată, un constant prieten al Dobrogei, sen-

timent pe care l-a exprimat ori de câte ori a avut prilejul fie prin emoționante confesiuni, fie prin generoase donații. Ion Jalea a mărturisit întotdeauna, cu recunoștință, rolul avut asupra drumului său spre consacrare artistică de perioada studiilor gimnaziale de la Constanța, precum și puternica înrîurire exercitată asupra sufletului său de zbuciumul mării. Ca un gest de supremă prețuire, artistul a dăruit Constanței o însemnată parte din colecția sa de sculptură; cu grijă și competență, Muzeul de artă din localitate a organizat o secție care-i poartă numele, instalată pe frumoasa faleză a Cazinoului.

La Tulcea, în 1903, s-a născut pictorul Alexandru Ciucurencu, într-o familie modestă. Figură proeminentă a picturii românești contemporane, Al. Ciucurencu a fost prezent cu numeroase expoziții în țară și străinătate (București, Veneția, Leningrad, Moscova, Varșovia, Budapesta, Berlin, Atena, Praga, Cairo, Alexandria, Damasc, New-Delhi, Ankara, Sofia, Paris) și s-a bucurat de înalte titluri și distincții ale R.S.R. (Laureat al Premiului de Stat, Maestru emerit al artei, Artist al poporului etc.).

Un reprezentant de seamă al sculpturii noastre este Boris Caragea, născut la Balcic, în 1906. Fost elev al unor artiști ca Frederic Stork, Oscar Han și Dimitrie Paciurea, Boris Caragea este autorul unor lucrări monumentale ca: Monumentul lui V. I. Lenin din București, basorelieful de pe fațada Operei de stat, Monumentul Victoriei din Constanța și altele. În stațiunile de pe litoral, artistul este prezent cu lucrări sculpturale de aleasă ținută estetică („Maternitate”, „Nud”, „Discobolul”, „Pescarii” etc.).

Este în afară de orice îndoială că printre scriitorii originari de la Pontul Stîng, Panait Cerna (născut la Cerna, județul Tulcea) a fost personalitatea cea mai proeminentă. A debutat, la vîrsta de 16 ani, în revista „Foaie interesantă” de sub redacția lui George Coșbuc, cu o imitație după Lenau. În 1905 a absolvit Facultatea de fizico-chimice și filozofie, iar în 1907, cu o bursă obținută la intervențiile lui Titu Maiorescu, pleacă la studii în Germania. Muncește cu o perseverență ieșită din comun și, în 1913, obține titlul de doctor în filo-

zofie cu teza „Lirica de idei“ la Universitatea din Leipzig. Moare în același an, lăsînd în urmă o operă destul de restrînsă, dar valoroasă, străbătută de idei înalte, optimiste. Primul său volum (și unicul din timpul vieții) a apărut în 1910, reeditat pînă azi în 16 ediții. Poezii ca „Poporul“, „Zile de durere“, „Din depărtare“, „Ruga pămîntului“ ș.a. sînt de un lirism vibrant, străbătute de idei generoase ca iubirea de patrie și înțelegerea pentru cei obidiți. Iată un fragment semnificativ din poezia „Poporul“ :

*„Mîndre-s plaiurile tale, țară mîndră între toate !
Și frumos se-ndoaie cerul peste văi și peste sate ;*

.

*Și flăcăii tăi sînt harnici, holdele îți sînt bogate,
Și copilele-ți duioase parcă sînt domnițe toate“*

Din rîndul dobrogenilor care au contribuit la prestigiul culturii românești face parte și Krikor Zambaccian (născut în 1889, la Constanța), colecționar, critic de artă și sprijinitor al artiștilor. Acest mare iubitor de artă s-a identificat, vreme de o jumătate de secol, cu frămîntările, aspirațiile și izbînzile plasticii românești, contribuind, pînă la sacrificiu și renunțare, la dezvoltarea gustului public pentru frumos, la progresul culturii noastre. Începutul a fost — cum mărturisea el — modest : „Vara, în timpul sezonului, veneau la Constanța expoziții ambulante de pictură, organizate de negustorii încadratori, de la care am cumpărat două acuarele de Gore Mircescu, pentru douăzeci de lei, și o marină de Florian, pentru cincizeci de lei. Acestea au fost primele lucrări originale pe care le-am achiziționat, dar nu eram mulțumit de ele, rîvneam la mai mult...” Așa că, peste cîțiva ani, Zambacu (așa era numit în lumea artiștilor) se va descotorosi de aceste prime achiziții ; în colecția lui își vor face loc nume de referință ale plasticii românești și universale : N. Grigorescu, Ion Andreescu, St. Luchian, Th. Pallady, Fr. Stork, O. Han, G. Petrașcu, D. Paciurea, C. Medrea, Fr. Sirato, C. Ressu, M. Bunescu, L. Grigorescu, Al. Ciucurencu, Ion Jalea, I. Țuculescu ;

Paul Cézanne, Camille Pissaro, M. Matisse, Pierre Bonnard, Maurice Utrillo, Pablo Picasso, A. Derrain și alții. Colecționar cu un înalt simț civic, K. Zambaccian a donat, în 1948, statului întreaga sa colecție, care-i poartă numele, iubitorii de artă putînd participa la acea mare și continuă sărbătoare oferită de operele de artă adunate cu pasiune într-o viață de om.

Alte personalități dobrogene: Ion Bitzan — pictor, născut la Limanu, în 1924; Spiru Chintilă — pictor, născut la Bazargic, în 1921 (studiile liceale la Constanța), Florica Cordescu-Jebeleanu și Marcela Cordescu — desenatoare și graficente (născute la Constanța, în 1913); Tașcu Gheorghiu (Constanța, 1910), scriitor și traducător de marcă; Traian Coșovei (Somova, 1921), poet și reporter; Cristea Grosu (Dorobanțu, 1906), sculptor; Corneliu Leu — scriitor (Medgidia); Horia Maicu — arhitect (Constanța, 1912); Ion Nicodim — artist plastic (Constanța, 1932); Alexandru Raicu — scriitor (Hîrșova, 1914); Cella Serghi — romancieră (Constanța, 1907), Gh. Sîrbu — pictor (Tulcea, 1883), Virgil Teodorescu — poet (Cobadin, 1909).

Deși originari din alte provincii românești, o seamă de oameni de cultură, prin activitatea lor desfășurată în Dobrogea, au contribuit la prosperitatea acestor meleaguri, identificîndu-se cu întreaga lor ființă aspirațiilor oamenilor de aici, îndrăgind ținutul dintre ape tot atît (sau chiar mai mult) decît locurile natale.

Din părțile Botoșanilor a fost originar un mare savant biolog, Grigore Antipa (1867-1944), întemeietorul școlii românești de hidrobiologie și ichtiologie, unul dintre creatorii muzeologiei moderne. A întreprins cercetări intense în Delta Dunării și Marea Neagră, al căror rezultat le-a publicat în lucrări de mare interes științific: „Regiunea inundabilă a Dunării“, „Pescăria și pescuitul în România“, „Marea Neagră“ ș.a. A adus o însemnată contribuție la organizarea și exploatarea pescuitului pe meleagurile euxine.

Un moldovean din Burdujeni, fost elev în clasele primare al lui Ion Creangă, și-a legat numele de mare și marinari: Jean Bart (Eugen P. Botez), fiul generalului Panait Botez. Urmînd tradiția cazonă a familiei, Jean

Bart urmează un liceu militar, pentru ca, după cîțiva ani, să ajungă ofițer de marină. Tînărul navigator minuia însă pana tot atît de iscusit ca instrumentele de bord, lăsînd o serie de scrieri străbătute de farmecul inedit al vieții din porturi, al călătoriilor pe ape, al depărtărilor: „Jurnal de bord“, „Peste Ocean“, „Schife marine“, „Europolis“ etc.

Prin îndelungate cercetări oceanografice pe litoralul românesc al Mării Negre s-a distins savantul Ion Borcea (1879-1936), născut la Buhociu — Bacău. În 1962 el a fondat, la Agigea, prima stațiune de zoologie marină din România, al cărui director a fost pînă în 1936 (din anul 1956, stațiunea a căpătat numele său, iar din 1970 devine, cu aceeași denumire, o secție a Institutului român de cercetări marine).

Este dificil să vorbești despre personalitățile care au activat la Pontul Stîng fără a aminti de învățatul Vasile Pârvan (1882-1927) originar din comuna Huruiești-Teocuci, pentru că de numele său se leagă importante descoperiri arheologice în „Dacia Scythică“ — cum denumea el acest colț de țară românească. A cercetat complexul arheologic de la Adamclisi și a scos la lumină zidurile cetăților Ulmetum și Histria. Studiile sale au adus o prețioasă contribuție la elucidarea istorică a evoluției vechilor cetăți de la Pontus Euxinus. Drept omagiu, constănțenii i-au ridicat lui Vasile Pârvan, în orașul păstrător al atîtor vestigii arheologice, un bust (așezat însă — din ce rațiuni? — pe soclul ce susținea, cîndva, un bronz cu chipul lui I. N. Roman, poet, publicist și, cum vom vedea, un mare animator cultural al Dobrogei).

Alături de geograful Constantin Brătescu — cu care dealtfel a colaborat intens — Ioan N. Roman (1866-1931) a fost neîndoios un neobosit militant pentru propășirea culturală a ținutului euxin, pentru apărarea drepturilor politice ale dobrogenilor, dar mai ales pentru stimularea studiilor privind continuitatea elementului românesc în țara dintre ape — el însuși prodigios cercetător în acest domeniu. În anul 1920, I. N. Roman a înființat împreună cu C. Brătescu „Societatea culturală dobrogeană“ și mai tîrziu a condus comitetul „Pro Eminescu“ pentru ridicarea unei statui poetului.

După moartea sa (1931), familia a inițiat un premiu cultural și unul de poezie, ambele purtând numele său (printre alții, a primit un premiu „I. N. Roman“ și poetul Vasile Voiculescu).

În sfârșit, o personalitate legată sufletește de litoralul nostru în tot timpul vieții (deși a trăit la Constanța doar câțiva ani) a fost scriitorul Ion Marin Sadoveanu. Tatăl său, doctorul N. Sadoveanu, un medic cu vederi largi, s-a numărat printre intelectualii care, ca Remus Opreanu, Ion Bănescu, dr. I. C. Drăgescu, Ioan Neniteșcu și alții au pus umărul, punând în joc toată capacitatea lor creatoare, la organizarea modernă a Dobrogei în primele decenii de după 1878. Familia Sadoveanu a locuit într-o frumoasă casă pe str. Sturza (azi Karl Marx), dărimată în timpul războiului 1916—1918. Peste ani, I. M. Sadoveanu va veni deseori în orașul copilăriei sale fie în vacanță, fie cu alte prilejuri. Obişnuia să locuiască la „Hotel Francez“, unde se întâlnea cu Liviu Rebreanu, Ion Minulescu, Tudor Viănu. A lăsat prețioase amintiri despre Constanța acestor vremuri. Acțiunea primului act al piesei sale „Molima“, jucată în 1930 la Teatrul Ventura, avînd ca protagoniști pe George Vraca și Aura Buzescu, se desfășoară în întregime la Constanța. Autorul romanelor „Sfîrșit de veac în București“, „Ion Sîntu“ și „Taurul mării“ a folosit orice prilej pentru a populariza litoralul, frumusețile Dobrogei, contribuind cu marele său prestigiu la mai buna cunoaștere, cu deosebire în mediile intelectuale, a acestor meleaguri.

Desigur, cu trecerea anilor, cînd socialismul și comunismul vor deschide noi porți luminoase spre cunoaștere și creație, Dobrogea va da țării, culturii și științei românești, culturii universale alți oameni de vază, mai numeroși poate „cu inima înfocată și vrednici de admirat“ — cum spunea acum păisprezece secole învățatul scit Dionysius Exiguus.

Străinii pe litoral

„Drumurile-s o grădină
Din Mangalia-n Mamaia”

Rafael Alberti

În nici un alt loc din țară nu poate fi întâlnit un așa de mare număr de străini ca vara, pe litoral. Cîteva sute de mii de turiști de pe tot globul vin la Pontus Euxinus chemați de binefacerile soarelui și mării, dar și de renumita ospitalitate românească. Cărțile de onoare ale hotelurilor, coloanele presei sînt pline de aprecieri elogioase la adresa serviciilor de pe litoral, a solitudinii personalului turistic, a frumuseților plaiurilor românești: „România este o țară foarte frumoasă, iar românii sînt oameni vrednici de stima tuturor” (Marie Luise Roy, ziaristă, Franța); „Plecăm de pe litoralul românesc cu amintirea unor vacanțe de neuitat” (Fiodor Mihailovici Fedichin, din Leningrad); „Minunată vacanță am petrecut la Caraiman — Mamaia, în acest colț de lume încîntător” (Louis Lemure — Belgia); „Pe malul Mării Negre, românii au creat o civilizație înaintată” (Teghina Jean Dieu Domni — Gabon); „De patru ani vin în fiecare vară în România, unde-mi petrec o lună de vacanță” (Alberto Arvati — Milano); „Aici, la Mamaia este atît de frumos și liniștit încît mi-aș dori să-mi petrec cît mai multe vacanțe” (Johann Bucl — R.F.G.); „Eu și soția mea sîntem încîntați de tot ce am văzut pînă acum în România. Am fost pe litoral în toate stațiunile și am admirat arhitectura și eleganța lor, am fost în lumea minunată a Deltei Dunării și de fiecare dată am revenit cu plăcere la Flamingo, unde ne simțim ca acasă” (Eddy Maas — Olanda) etc. etc.

Printre străinii ce au poposit, în anii socialismului, pe meleagurile euxine s-au aflat și personalități proeminente care și-au exprimat fie în presă, fie în minunate creații literare sentimentale încercate în timpul întâlnirii cu țărmurile pontice, cu frumusețile create de mâinile oamenilor în acest fericit colț de patrie românească.

Miguel Angel Asturias, cunoscutul scriitor guatemalez (Premiul Nobel, 1967), a fost în România, țară pentru care a nutrit o nedisimulată admirație, cu mai multe prilejuri. Despre litoral, Asturias a avut numai cuvinte de laudă. „Aici — adică pe litoral, notează scriitorul într-un articol — nu se strigă „marea, marea!”, cum strigau soldații lui Xenofantes, ci „Mamaia! Mamaia!” când, îndreptându-te de la aeroport spre Constanța (...) se ivește ceva ce pare a fi nălucire de oglinzi albastre: un oraș alb ridicat pe țărmul Mării Negre. Alb, alb, alb...” Dar Asturias apreciază că la splendoarea litoralului românesc contribuie, într-o măsură covârșitoare, faptul profund uman că noile edificii sînt destinate celor ce muncesc, muncitorului sau țăranului „care niciodată n-ar fi avut bani să meargă la mare, care nici nu văzuse vreodată marea”. Poetul a închinat Dobrogei versuri de un profund lirism :

*„Văd stepa-n zori din era dobrogeană,
cu ierburi roși, ca de mărgean, arzînd
și turme albe spre sărata geană
a mării — valuri de nisip curgînd !*

* * * * *

*Dar azi pe fața cîmpului de lapte
cu floarea-soarelui dansînd în jur
un meșter coase stelelor din noapte
mantié de porumb cu foșnet pur !**

Călător prin România a fost și Rafael Alberti (împreună cu soția sa, Maria Tereza Leon). Scriitorul spaniol a fost puternic impresionat de frumusețile patriei

* „Imagini dobrogene” (rev. „Tomis”).

noastre, de realizările locuitorilor săi (poezia „Aurore românești“ — tradusă de poetul Geo Dumitrescu — este un luminos omagiu adus poporului nostru). Iată câteva versuri: „Veniră plugarii în zori — / Ce bucurie de culori! / Cămășile albe de flori (...), Ce sori, o ce sori mi-au adus! / Ce stele frumoase nespuse / În dar mi-au lăsat când s-au dus!“. În poemul „O doină spaniolă pentru România“, tradus de Veronica Porumbacu, Rafael Alberti evocă și meleagurile dobrogene:

*„Și mai zic un cânt din frunză
pentru casele Mamaii
Nici Ovidiu nu tânjește
trist, pe soclu singuratic.
Drumurile-s o grădină
Din Mangalia-n Mamaia.
Foaie verde-a viilor
Soare-n boabele de struguri...
Vinul vechi de Murfatlar
Are suflet de zahar“.*

Guy de Bosscher, poet francez, colaborator la „Le Monde“, „Journal de Paris“, „Le Monde diplomatique“, spunea, într-un interviu: „Prima dată când am venit aici, cel mai mult mi-a plăcut stațiunea Eforie-Sud — oază verde, plină de flori, pe țărmul mării. Seamănă foarte mult cu stațiunea belgiană Knokke le Zutt, căutată de turiștii din toată lumea“.

În sfârșit, cunoscutul poet flamand Karel Jonckeere, membru al Academiei belgiene, se numără și el printre admiratorii ținuturilor pontice. Jonckeere a cîntat litoralul în versuri de aleasă sensibilitate. În poezia „Pe lângă statuia lui Ovidiu“ (tradusă de Mihai Beniuc), poetul scrie:

*„Ai rătăcit în viață pe-aicea
Acum două mii de ani
Marea Neagră-și poartă numele ei:
Întunecată-n furtună.
Te surghiunise împăratul
Nu știe nimeni pentru ce
O fi știut vreodată?“*

*Scrisori ai scris să fii iertat destule
Și multe către prieteni anonimi
Iată-mi sosește după ani și mie una"*

Versurile închinat Murfatlarului sînt de un lirism tot atît de îmbătător ca și aromele renumitelor vinuri dobrogene („În față cu un pahar de Murfatlar") :

*„Dar între tine și-ntre mine, vin de Murfatlar,
O altă voce intră, un cînt fără cuvinte cunoscute,
Papile mij mi le traduc pe limbă credincios,
Uimit te uiți la mine din paharul gol pe jumătate*

*Ce minunat ne-nțelegem
Capul meu n-are încuietori
Inima mea nu e cetate, nici arsenal de arme
Ascultă, cercetează și vezi ; cum în mine se mai
joacă eternul copil,*

*Cum graiul meu e tot curat ca o grădină
Cum se lipește de-acuma credința-mi pe tîmple,
Cum dărîmăturile toate au fost curățate !"*

Aflată la intersecția marilor drumuri comerciale care legau, încă din vechime, Europa cu Orientul, Dobrogea a fost cutureierată de-a lungul veacurilor de foarte mulți străini de aiurea care — mulți dintre ei dedați scrisului (unii, cum vom vedea, scriitori de marcă) — au lăsat numeroase însemnări interesante pentru cunoașterea trecutului acestui ținut. Reproduc o parte din însemnările lor pentru a ne putea face o idee de cum au evoluat meleagurile pontice, de starea în care se afla litoralul pînă la sfîrșitul secolului trecut și începutul secolului nostru.

Iată-l, în secolul al XIV-lea, pe călătorul și geograful arab Ibn Battutah cutureierînd Pontul Stîng, în drum spre hanatul Hoardei de Aur. Meridional, obișnuit cu clima dulce și molesitoare a țării sale, Ibn Battutah — ca altădată Ovidiu — avea să sufere cumplit de pe urma gerurilor dobrogene. „Era atunci — notează călătorul arab — toiu iernii. Eu mă îmbrăcam cu trei cojoace și cu două rînduri de nădragi, dintre care unul bine căptușit. Purtam

în picioare încălțăminte de lână, apoi ghetе căptușite cu pînă de in și, în sfîrșit, pe deasupra o a treia pereche de «borghali» (adică piele de cal), îmblănită cu piele de lup. Mă spălam cu apă caldă chiar lîngă foc. Dar nu curgea o picătură care să nu înghețe îndată. Cînd mă spălam pe față, apa, atingîndu-mi barba, se prefăcea în gheață. Și dacă îmi scuturam barba, cădea un fel de zăpadă. Apa care îmi picura din nas îmi îngheța pe mustăți. Nu puteam să mă sui singur pe cal din cauza multelor vestminte cu care eram acoperit, astfel că tovarășii mei erau nevoiți să mă urce pe cal”.

Un veac mai tîrziu, italianul Giovanni Maria Angiollelo, care a însoțit pe sultanul Mahomed al II-lea în campania împotriva lui Ștefan cel Mare, viteazul domnitor al Moldovei, trecînd prin Dobrogea, a putut constata lipsa apei potabile, inconvenient pricinuit de mari necazuri („timp de mai multe zile n-am avut altă apă decît aceea a mării”). Dar lipsa apei n-a fost singurul și nici cel mai mare neajuns îndurat de membrii expediției în ținuturile pontice. Tot aici ei vor da piept cu o neobișnuită invazie de lăcuste. „Lăcustele acelea — consemnează Angiollelo — alcătuiau nori așa de groși, încît întunecau soarele și cînd coborau pe pămînt rodeau pînă și sacii cu pesmeți din corturi, de la primul la ultimul (...). Nici caii nu puteau răbda, astfel că trebuia să fie ținuți mereu cu botul în săculețe și acoperiți pînă la urechi”.

Alți călători s-au arătat impresionați de belșugul agricol al provinciei. Polonezul Maciej Strykowski s-a îndulcit, se pare, pe la 1574—1575, cu pepeni culeși de pe ogoarele din dreapta Dunării, de vreme ce afirmă că „harbuzii, fruct mare, dulce și apos, ca un urcior, cresc numai în Turcia și pe cîmpiile Dobrogei, deși am mîncat și în Țara Românească, dar aduși de aiurea”. Negustorul londonez John Newberie are prilejul să observe că, la Tulcea, în 1582, „se află din belșug pește, găini și ouă”, iar iezuitul Giulio Mancinelli constată, un an mai tîrziu, că, prin împrejurimile Mangaliei, traiul era foarte ieftin: „Se vindeau 15 ouă de găină pe un aspru, care valorează 6 quattrini romani și găinile 2 aspri una și patru aspri costă o măsură mare de vin cît patru sticle”.

Diversitatea faunistică a fostei Scythia Minor nu a scăpat nici ea atenției voiajorilor străini. Arhiepiscopul catolic de Sofia, Petru Bogdan Bakšić, ce a vizitat Dobrogea la 1641, apreciază marele număr de boi și „cai foarte iuți“, întâlnește aici pretutindeni. El este însă uimit de cămilele de prin partea locului: acestea „sînt de altă rasă decît cele din Orient; au pe spinare două cocoase (..) și sînt așa de înalte că le iei drept movile și se pare că natura însăși le-a pus un samar în spate; cînd merg, cocoasele joacă fiind moi, și nu pot purta poveri ca alte cămile, ci trag la jug și sînt folosite la arat etc. . . ” Robert Bargrave, fiul decanului de Canterbury, aflat în Dobrogea la 1652, scria: „În ziua de 1 octombrie ne-am dus în satul Defcea, trecînd pe lingă diferite lacuri uimitor acoperite în întregime cu păsări de baltă. Și cîmpiile sînt de asemeni pline de un număr de păsări atît de neobișnuit de mare și sînt atît de multe soiuri, încît nici nu face să vorbesc de ele, căci ar fi greu de crezut“.

O călătorie în ținutul pontic a constituit, timp de secole, o întreprindere primejdioasă, datorită nesiguranței drumurilor, bîntuite de bande de tîlhari. Bakšić, amintit mai înainte, a descris în însemnările sale spaimele încercate în timpul voiajului dobrogean: „...în tot ceasul ești în așteptarea morții; în drum se văd pretutindeni morminte de oameni care au fost uciși și acest fapt bagă spaimă în trecători, de aceea trebuie să călătorești bine însoțit, să umbli înarmat și să ai cai buni ca la marea cumpănă să poți fugi ori să-ți aperi viața“.

În secolul al XIX-lea, datorită unor importante evenimente politice și economice (războaiele ruso-turce, construirea unor comunicații rutiere și feroviare, dezvoltarea comerțului) a sporit numărul călătoriilor străini în Dobrogea. Printre ei: Hector de Béarn ocupă un loc aparte, deoarece și-a ilustrat însemnările de voiaj cu numeroase desene, care constituie azi piese de bază ale iconografiei ținutului. Însoțindu-l pe ducele de Mortemart într-o misiune diplomatică la 1828, Hector de Béarn, ofițer în armata franceză, fin observator al locurilor și evenimentelor, ne dezvăluie o Dobroge distrusă de războaie, în care mizeria și sărăcia domină pretutindeni. La Isaccea, Béarn nu vede decît ruine.

La Babadag este impresionat de o uriașă cazarmă în mijlocul căreia se află o vestită cișmea, cu mai multe izvoare. „Orășelul acesta — notează ofițerul francez — (...) e așezat într-o poziție frumoasă, lângă un lac unde ne-am scăldat bucuroși cu toții, înainte de a intra în stepa aridă și uscată“. Ajunge și la Constanța, care, „situată pe malul Mării Negre, nu posedă nici un fel de port și nu-i decît un punct de debarcare“. Interesantă est descrierea Valului lui Traian : „Din toate lucrările executate de romani (aici), Valul lui Traian e cel pe care timpul l-a respectat cel mai mult. Rămas aproape intact pînă în ziua de azi, valul acesta se întinde din Rasova și pînă la Constanța, pe o distanță de mai bine de 25 de leghe : era destinat să stăvilească invaziile barbarilor (...). Conturul întăriturilor lui se poate distinge și astăzi perfect. Valul lui Traian va sta multă vreme mănturie a grandorii și puterii autorilor lui“. În sfîrșit, Mangalia ar fi fost „un orășel fără port, însă așezat chiar pe malul mării. Aici am dat de apă destulă și s-a hotărît o zi jumătate de repaos (...) Plaja era frumoasă, marea destul de calmă, s-a scăldat toată lumea, precum și animalele de transport. Am fi rămas cu impresie bună despre orașul acesta — adaugă Béarn — dacă peste noapte ar fi putut închide cineva ochii, din cauza unui mare număr de insecte în și nearipate“.

Și mareșalul austriac Moltke, voiajor prin Orient la 1837, ne-a lăsat note interesante privind starea Dobrogei acelor vremi. „Toată această țară de 200 de leghe pătrate — scrie Moltke — între o mare și un fluviu navigabil, formează un deșert posomorît, trist, și eu nu cred că ar avea mai mult de 20 000 de locuitori. Cît vezi cu ochii, nu întilnești nici un arbore, nici un tufiș ; colinele sînt acoperite cu o iarbă îngălbenită de soare, vălurite de adierea vîntului, și se parcurg leghe întregi în această singurătate monotonă, înainte de a întilni un mizerabil sat, fără arbori și fără grădini, pe fundul unei văi lipsite de apă. Hîrșova văzută de mareșalul Moltke nu avea decît 30 de case, iar o mulțime de sate, însemnate pe hartă, nu mai existau (din cauza războiului din 1828, firește). Peisajul era însă înviorat de turmele mocănești : „Mii de oi sosesc în fiecare an

de peste frontieră pentru a păște aici; bivolii stau tot-lăniți în mlaștinile Dunării și cîinii, asemănători lupilor, se plimbă liberi pe cîmpie“. Este plăcut impresionat de dărnicia în frumuseți a naturii, manifestată plener pe malurile dobrogene ale Dunării, al cărui peisaj îi amintea de tablourile unui Everding sau Ruisdaël: „Am trecut pe lîngă o insulă dunăreană, unde pășteau cai; cînd ne-au văzut, s-au pus pe nechezat, iar cîțiva mînji se aruncară în apă, pentru a înota pe partea noastră; rațele au ieșit speriate din stuful, un stol de lebede sălbatice se ridică într-un zbor greoi, trasînd cercuri nenumărate pe fața liniștită a apelor“.

Inginerul Xavier Hommaire de Hell, specialist în construcții de drumuri, a cutreierat ținuturile pontice în deceniul al patrulea al veacului trecut, cu prilejul unor misiuni științifice (în România a fost, în nenumărate rînduri, și soția sa, Adèle, iar fiul lor, Edouard, a trăit ani buni în țara noastră). În anul 1846, H. de Hell se îmbarcă pe o mică navă, al cărui echipaj era format din pictorul-desenator J. Laurens, patronul bărcii, și trei mateloți, care îl duce pînă la Varna. De aici, cu harabaua, o pornește spre Cernavoda. Despre fostul Tomis, H. de Hell notează: „Iată unul din punctele cele mai interesante din itinerariul nostru: Constanța, vechea Tomis, locul de exil al lui Ovidiu; se crede că ar fi scris aici *Tristele* sale; însă Constanța, alături de această importantă amintire, se recomandă de asemenea pentru însemnătatea istoriei sale, atestată de numeroasa cantitate de resturi antice, tot așa de bogate ca și diverse, care fac din această localitate un adevărat muzeu în plin aer. Cincizeci de cocioabe împrejurul uneia sau două mori de vînt, iată orașul actual!“ Cernavoda nu este decît un sat sărac, cu 15—20 de case. La Măcin, H. de Hell va cunoaște însă vestita ospitalitate românească: „Aici am fost primit de o casă moldavă, delicios așezată pe cîlna unei coline, coborînd pînă la Dunăre, de unde domină tot bazinul (...). Stăpîna casei ne prepară ea însăși o excelentă supă și niște imense plăcinte, în care abundau prazul, usturoiul și brînză“.

În anul 1854, Leon Lalanne, inginer de poduri și șosele, a fost însărcinat de către guvernul otoman cu

importanta misiune de a construi o cale rutieră între Constanța și Rasova. Din echipa sa au făcut parte inginerul L. Michel, precum și Laurel și Bienfait, constructori de poduri și șosele, C. Allard, medic, și românul Aninoșanu, tipograf. Și Lalanne, și Michel, și Allard au scris despre această misiune. Mai însemnate pentru noi sînt însă însemnările lui C. Allard, ce s-a dovedit un bun cunoscător al românilor din Dobrogea, pentru care a nutrit multă înțelegere și chiar afecțiune. Subtil observator, C. Allard constată că românii angajați ca muncitori terasieri, deși nu erau puternici, erau cei mai buni lucrători. În timpul liber, ei, românii, nu făceau altceva decît să danseze jocuri naționale, pînă la epuizare. Populația românească, aproape singura din Rasova — punctul terminus al căii rutiere — era aici „ca peste tot, dotată cu acea inteligență care o caracterizează la un înalt grad. Trebuie să fie înzestrată cu o energie remarcabilă, pentru a fi putut rezista acestei vieți de teamă și mizerie care i-a fost hărăzită de atîta vreme“. În satul dunărean, relațiile membrilor misiunii cu locuitorii au fost facile și adesea, la vederea interesantelor lor fizionomii, a costumelor asemănătoare celor pe care le poartă unii țărani francezi, Allard și conaționalii lor au crezut un moment că se află „în mijlocul satelor din Franța“. Medicul-scriitor a schițat și portretele unor români din misiune. Iată-l pe Costache, recrutat dintre lucrători ca infirmier. „Fizionomia sa blindă și inteligentă — notează Allard — încadrată de plete lungi și umbrită de o pălărie largă de fetru, constituia unul din tipurile cele mai remarcabile de *români* (subl. lui C. Allard) pe care eu le-am cunoscut“. Tudor, vizitiul misiunii, un ardelean, era și el o figură interesantă. „Pălăria largă de fetru, neagră, ce îi ascundea aproape complet capul mic, înconjurat de plete lungi care-i filfiau pe umeri, dădea costumului său european un aspect ciudat. Singura dorință a lui Tudor era de a avea șase cai la căruță. „Nu mă pot gîndi — scrie Allard — fără să zîmbesc la toate tertipurile, la toate marile și micile subterfugii folosite de Tudor pentru a evita umilînța de a nu avea decît doi cai de condus“. În sfîrșit, C. Allard apreciază că „țărani români au conservat în parte tipul italian“. Fe-

meile au „o figură blândă și agreabilă“, pielea albă și se caracterizează, mai ales, printr-o mare suplețe a taliei, fapt pe care-l atribuie obișnuinței acestora de a purta greutatea pe cap.

Viconte Alfred de Caston a avut prilejul să cunoască Dobrogea și pe locuitorii săi „de visu et auditu“, în timpul războiului din 1877—1878, conflagrație pricinuitoare de cumplite dezastre ținuturilor euxine. A stat mai mult la Tulcea, reședința „pașilor“ sau guvernatorilor provinciei, cea mai însemnată, pe atunci, așezare dobrogeană.

Viconte relatează o serie de evenimente din timpul războiului. În fața înaintării rusești, Said Pașa, guvernatorul Dobrogei, primise ordin ca întreaga populație nemusulmană să fie evacuată dincolo de Valul lui Traian. Deși ordinul nu fusese comunicat celor interesați, zvonul s-a răspândit repede printre musulmani. Cerchezii și bazbuzucii conduși de Ahmed Aga, „un om sangvinar, ajutat de doi teribili briganzi, Cara Mustafa și Hagi Pașa“, au început să masacreze populația creștină din satele dobrogene. Pericolul devastării Tulcei era iminent. Se formează o delegație a corpului consular pentru a-i comunica lui Said Pașa știrile îngrijorătoare privind acțiunile cerchezilor. Vice-consulul Franței, Langlaise, foarte activ, a făcut chiar unele investigații în comunele învecinate. El i-ar fi comunicat lui Said Pașa: „Nu am văzut nimic excelentă, decât sate pustii, unde nu rămăsese nici măcar un ciine pentru a atesta că omul a locuit acolo“. A. de Caston relatează și despre o interesantă discuție dintre Said Pașa și Stoianovici, delegatul României, prezent la conac în vizită de adio. Întrebat, în deridare, de Said Pașa, dacă soldații români ce urmau să lupte împotriva armatei otomane sînt „en carton“, Stoianovici a răspuns: „Cu puțină răbdare, Excelență, vă veți convinge în curînd că soldații români sînt oameni ca oricare alții“. Datorită acțiunii energice a corpului consular și a populației nemusulmane, orașul Tulcea nu a avut de suferit în timpul plecării administrației otomane.

A. de Caston ține să-și exprime admirația față de faptele vitejești ale căpitanului Murgescu de pe nava

„Fulgerul“, în luptele cu turcii. „Murgescu — scrie vi-contele — a primit de la guvernul rus Crucea Sfântului Vladimir, aceasta este foarte bine! Când i se va acorda Crucea Sfântului Gheorghe, va fi perfect!“

Legături cu Dobrogea a avut și marele poet francez, figură proeminentă a romantismului dar și a revoluției de la 1848, Alphonse de Lamartine. Oricît ar părea de curios, Lamartine a avut unele posesiuni în Dobrogea, mai exact în Munții Măcinului. În corespondența sa cu Ion Ghica din vremea voiajului dobrogean, Ion Ionescu de la Brad amintește fără să aducă alte precizări, de „cîflicurile* lui Lamartine“. Cercetătorul Pompiliu Voiculescu-Lemeny, pornind de la o altă sursă (un scriitor rus, călătorind pe Dunăre, a declarat că ar fi auzit de „posesiunile lui Lamartine“), a reușit să lămurească enigma. Se știe că, într-adevăr, poetul francez primise, în 1849, după pierderea înaltelor funcții deținute în administrație — între care și aceea de ministru de externe —, drept prețuire, de la sultanul Abdul Medjid, cîteva posesiuni în Munții Măcinului, compuse dintr-o moșie și cîteva cariere de piatră, precum și un domeniu în Liban.

În anul 1843 trece prin Dobrogea dramaturgul german Franz Seraphin Grillparzer, aflat într-o călătorie spre Orient. „Am ajuns noaptea la Cernavoda — notează marele scriitor. Zgomotul strașnic de pe vapor nu încetează. Căpitanul cunoaște arta de a inventa mereu ceva ce te supără. Ploșnițele îl ajută“. În așteptarea trăsurilor ce urmau să-l ducă la Constanța, Grillparzer și însoțitorii săi se distrează vîînd. „Vînătoria s-a sfîrșit cît se poate de puțin favorabil — se plînge el. Am tras numai o împușcătură asupra unui pelican care zbura prea sus și pe care nu l-am nimerit“. Constanța îi apare ca o localitate dezolantă. Aici merge „pînă la malul mării. Miros răcoritor de mare. Ne dezbrăcăm (...) Gust neplăcut al apei mării. Apa e mai rece decît am presupus-o. Supa caldă și vinul de Tenedos, servit la un prînz bun, ne fac să simțim și mai mult cît de binefăcătoare a fost baia de mare“.

* Cîflic — moșie, în turcește.

Un an mai târziu, va străbate meleagurile de la Pontus Euxinus, venind dinspre Constantinopol, povestitorul danez Hans Christian Andersen. El va drumetși, ca și Grillparzer, prin Valea Carasu, pentru a scuti o ocolire pe la Sulina, pe Dunăre. Aici, celebrul scriitor va fi întâmpinat de ciobanii munteni care l-au însoțit și care „purtau cojoace lungi de oaie cu lina scoasă în afară, pălării gigantice sau o căciulă strimțată de blană aspră; părul lor lung și zburlit le atârna pe umeri; toți purtau un topor greu“. Turmele acestora i se înfățișau „ca o tabără mare de război“.

O frumoasă descriere a Constanței anului 1884 a făcut Bruto Amante, prieten al României, venit în Dobrogea pentru a cunoaște locul exilului poetului Ovidiu (a scris și un volum cu titlul „Ovidiu în exil“, rod al drumetșiilor sale). „Constanța — scrie Bruto Amante — are străzi lungi și largi; pe amândouă părțile sînt deja și se vor mai zidi bune edificii. Casele sărace au fost cu totul dărimate la 1878, în războiul turco-rus, iar cele ce mai rămîn sînt gata să se transforme în edificii bogate și comode. În timpul verii, Constanța devine locul de petrecere al societății române, ea este „Livorno-ul“ României. Numelor barbare și vechi ale stradelor se substituie nume care reamintesc istoria locală. Ulițele principale se numesc: strada Elena și strada Traiană; mai este una numită Marcu Aureliu, alta Piața Italiei, strada Remus Opreanu (...). O companie engleză a construit pe țărmul mării, pe punctul cel mai încîntător, un frumos hotel*, care a costat un milion și jumătate și care poate să rivalizeze cu cele mai demne stabilimente de felul său din cele mai mari orașe din Europa...”

În primul an al secolului nostru a întreprins o călătorie prin Dobrogea, în scopuri științifice, savantul elvețian Eugène Pittard, antropolog, profesor la Universitatea din Geneva. Cu această ocazie, el a publicat cîteva „notes de voyages“ în „Journal de Geneve“, pe care le va reuni apoi într-un volumaș sub titlul „Dans la Dobrogea“. Deși a făcut aici serioase cercetări

* Este vorba de hotelul „Carol“.

antropologice, Pittard nu și-a încărcat însemnările de voiaj cu amănunte științifice (acestea vor face obiectul unor studii speciale), vădindu-se un excelent memorialist. Intrînd în Dobrogea, savantul nu se poate abține să nu citeze cîteva versuri din Ovidiu, fără să uite însă a preciza că scrierile marelui exilat nu trebuie luate „à la lettre“. Desigur, apreciază el, Dobrogea nu poate fi asemuită cu Italia, dar imensele sale plaiuri înverzite, de care amintește Ovidiu, nu sînt lipsite de măreție. „Trebuie să le vezi în amurg, în pulberea violetă iradiată de soarele care coboară sub orizont; în această frumoasă lumină a Orientului, stepa solitară capătă o majestuozitate suverană“. Constanța ni se relevă, sub pana lui Pittard, ca un tîrg oriental de un pitoresc insolit: „Orașul formează un fel de semilună la malul mării. Străzile, mai mult sau mai puțin drepte, trec printre casele scunde, spoite cu var. Construcțiile înalte sînt rare... În cartiere, prăvălii de tot felul își expun mărfurile pînă pe trotuare: fructe sudice și pepeni zemoși“. Tenta orientală a orașului este îngroșată de marele număr de ciini, de toate speciile, mărimile și culorile. „La restaurant ai întotdeauna trei sau patru între picioare, iar noaptea dau veritabile concerte“. Voiajorul elvețian nu se lasă însă furat de pitoresc, remarcînd și aspectele moderne ale vieții orașului; construcția portului, traficul naval, dezvoltarea unor cartiere. „Fără îndoială — apreciază el — Constanța este un oraș de mare viitor“. Pittard își încheie notele de călătorie cu frumoasele cuvinte: „Pe pămîntul României se citează acest proverb: „Dîmboviță, apă dulce / cin-te bea, nu se mai duce“. Iar eu am gustat din apa Dîmboviței“.

Cea mai proeminentă personalitate care a trecut prin Constanța în prima jumătate a secolului nostru a fost poetul indian Rabindranath Tagore (Premiul Nobel, 1913). Aflat în portul Constanța, la bordul vasului care urma să-l ducă în patrie, după o călătorie la București, Tagore este vizitat de institutoarea Florica Botez, directoarea Școlii primare de fete nr. 4 din localitate. Impresionat de sincera admirație ce nutrea pentru opera sa inimoasa dascăliță constănțeană, femeie cu o solidă cultură — cunoștea cîteva limbi străi-

ne, între care și engleza —, poetul va întreține o interesantă corespondență cu aceasta, prin secretarul său, Amiga C. Chakravarty, trimițându-i o fotografie cu autograf și o poezie inedită, în manuscris. Într-una din corespondențe, secretarul lui Tagore scrie: „Permiteți-mi să vă mulțumesc pentru gândurile dumneavoastră frumoase, dintr-o țară îndepărtată. Aceasta dovedește realitatea unității spiritului uman pe care nu-l poate tulbura nici politica, nici ideile preconceptionale“. Ziarul bucureștean „Rampa“ din 18 octombrie 1927 a publicat, în traducere, amintita poezie a lui Tagore. Iată un fragment:

*„Oricît de înalți spre cer copacii sînt
Libertatea lor rămîne legată de pămînt“ **

* Corespondența, fotografia și manuscrisul se află în colecțiile Bibliotecii județene din Constanța (donație a lui Victor Dușa, rudă a Floricăi Botez, primul prefect democrat al Constanței).

În loc de încheiere

Deși cei mai mulți constănțeni preferă plajele de la Mamaia, în ciuda incomodității mijloacelor de transport în comun, foarte aglomerate vara, eu continui să frecventez plaja „Modern“, irezistibil atras de farmecul acestui loc, unde am primit botezul mării și care păstrează încă imaginea nostalgică a Constanței balneare de altădată. De aici, din capătul digului, se poate admira panorama întregii părți estice a orașului: la extremitatea de sud se profilează, în pîcla albastră a dimineții, clădirea albă a fostului hotel „Carol“; mai încoace, „Golful pescarilor“, cu portul „Tomis“, străjuit de edificiile semețe, iscate direct din mare, ale hotelului „Palas“ și Băncii Naționale; apoi vila „Suțu“, biserica elenă, strada „Mircea“ și ceea ce a mai rămas din strada „Căramidăriei“... Departe, în larg, nemișcate, presărate ici-colo, zdrențuind orizontul, nave uriașe sosite din toate părțile lumii așteaptă să le vină rîndul la intrarea în portul încă neîncăpător, a cărui forfotă stă ascunsă privirilor, de partea cealaltă a peninsulei.

Îmi place să văd și să revăd ori de cîte ori am prilejul această imagine de autentic oraș maritim, cu un pronunțat colorit mediteranean, atît de mult căutată cîndva de pictorii care s-au inspirat la țărmul euxin.

Privind de pe digul de la „Modern“ coasta de est a fostului „Tomis“ încerc să reconstitui, cu închipuirea, imaginea cetății pe vremea lui Ovidiu (iată-i, sus pe mal, pe geții înveșmîntați în blănuri, cu arcurile pe

umeri, contemplind cu jind galerele tomitane ce sosesc, grele de bogății, din mările sudului) ori de la începutul secolului trecut, așa cum au văzut-o, în desenele lor, Hector de Béarn, Camille Allard sau Doussault, să identific unde va fi fost hotelul „d'Angleterre“, care l-a găzduit pe Eminescu, să refac itinera-rele pontice ale lui Mihail Kogălniceanu, Matei Millo, Aristitza Romanescu, Leonard, Dimitrie Anghel, Ion Minulescu, Agaiha Bârsescu, Nicolae Iorga, Ion Marin Sadoveanu, Hortensia Papadat-Bengescu, Tudor Arghezi...

Aici, la „Modern“ se scaldă puștimea Constanței. Îmi place să-i privesc pe acești copii cum își fac uce-nicia în dezvăluirea tainelor mării. Unii pescuiesc, ar-borind mutre serioase de adevărați pescari; alții sar gălăgios de pe pietrele cele mai înalte ale digului, pes-căruși negri pe luciul argintiu al apelor. La „Trei pa-puci“, sub malul gazonat, se joacă aprig fotbal — cu mingi adevărate însă.

Marea s-a insinuat, invadatoare, pînă în cele mai ascunse unghere ale ființei acestor copii. Și soarele și briza răcoroasă... Marea nu mai are pentru ei secrete.

Firește, nu toți vor ajunge marinari. Dar toți, fără excepție, indiferent de profesia pe care o vor îmbră-țișa, indiferent în ce parte a țării îi vor arunca valurile vieții, vor rămîne, sufletește, prieteni statornici ai me-leagurilor euxine. Inima lor va bate cu putere, ființa lor va vibra de emoție și bucurie ori de cîte ori vor avea prilejul să se reîntîlnească cu întinderile tălăzuite ale thalasei...



Bibliografie selectivă

- Călători străini despre Țările Române*, Vol. 1-7, București, 1968—1980.
- CĂLINESCU, Constanța**, *Reprezentanți ai Dobrogei în știința și cultura românească*, Constanța, 1969.
- CIUCHI, Eugen**, *Istoria marinei române*, Constanța, 1906.
- Dobrogea — 50 de ani de viață românească*, București, 1928.
- GIURESCU, Constantin C.**, *Știri despre populația românească în hărți medievale și moderne*, Constanța, 1966.
- IONESCU, M. D.**, *Dobrogea în pragul veacului al XX-lea*, București, 1906.
- Momente din mișcarea comunistă și muncitorească din județul Constanța*, Constanța, 1971.
- RĂDULESCU, Adrian și BITOLEANU, Ion**, *Istoria românilor dintre Dunăre și mare, Dobrogea*, București, 1978.
- SĂLĂGEANU, Gheorghe, BAVARU, Adrian și FABRITIUS, Klaus**, *Rezervații, monumente și frumuseți ale naturii din județul Constanța*, Constanța, 1978.
- Teatrul dramatic Constanța. 25 ani. 1951—1976*, Constanța, 1976.
- Periodice: *Analele Dobrogei* (1920—1938), *Arhiva Dobrogei* (1916—1920), *Delta* (Tulcea), *Dobrogea Nouă* (Constanța), *Litoral* (Constanța), *Peuce — Muzeul „Delta Dunării”* (Tulcea), *Pontica — Muzeul de istorie națională și arheologie* (Constanța) și altele.

Cuprins

Fascinația mării	5
Țara sintezelor	13
Legendă și istorie	16
Orașul „Litoral”	29
Tomis redivivus	34
Cu trenul la „Vii”	44
Mamaia și ... Tataia	51
Elixirul negru	58
Constelația Mangaliei	64
Costumul de plajă al bunicilor	69
Ceva despre Salvamar	73
Divertisment și sport la Pontus Euxinus	76
Capitală artistică estivală	93
Presa turistică	105
De la haraba la ... Boeing!	109
Tentația depărtărilor	115
Litoralul muzeistic	123
Ceva și despre turiști	149
Scriitorii și Dobrogea	152
Chemarea luminii	163
Oameni de seamă de la Pontul Stîng	169
Străinii pe litoral	179
În loc de încheiere	193
Bibliografie selectivă	195